

Artigo 116.º

[...]

1 — Sem prejuízo de outras sanções aplicáveis, em caso de incumprimento de decisões da ARN que imponham sanções administrativas ou ordenem, no exercício dos poderes que legalmente lhe assistem, a adopção de comportamentos ou de medidas determinadas às empresas que oferecem redes e serviços de comunicações electrónicas, pode esta, quando tal se justifique, impor uma sanção pecuniária compulsória, nomeadamente nos casos referidos nas alíneas *a)*, *e)*, *f)*, *g)*, *p)*, *v)*, *x)*, *z)*, *gg)*, *mm)*, *pp)*, *rr)*, *ss)*, *tt)*, *zz)*, *aaa)*, *ccc)*, *fff)*, *hhh)*, *lll)*, *nnn)*, *ttt)*, *uuu)* e *xxx)* do n.º 1 do artigo 113.º

- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —

Artigo 2.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 19 de Outubro de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Emanuel Augusto dos Santos* — *Alberto Bernardes Costa* — *Manuel António Gomes de Almeida de Pinho* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 20 de Abril de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 23 de Abril de 2007.

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

Decreto-Lei n.º 177/2007

de 8 de Maio

A entrada em vigor da Directiva n.º 2001/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro, que altera a Directiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários, da Directiva n.º 2001/13/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro, que altera a Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e da Directiva n.º 2001/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (conhecidas por «Pacote Ferroviário I»), transpostas para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro, têm incidência na realização da interoperabilidade do sistema ferroviário, pois a extensão dos direitos de acesso deve ser acompanhada das necessárias medidas de harmonização.

A interoperabilidade, que se traduz na capacidade de um dado sistema ferroviário aferida por um conjunto de condições regulamentares, técnicas e operacio-

nais — assegurar a circulação segura e coerente de comboios, é um dos factores chave na construção de um espaço ferroviário europeu a caminho da integração e da harmonização.

É pois necessário realizar a interoperabilidade em toda a rede, mediante o alargamento progressivo do âmbito de aplicação geográfico da Directiva n.º 2001/16/CE, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril.

A aprovação do Regulamento (CE) n.º 881/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que institui a Agência Ferroviária Europeia, e da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade — partes integrantes do conjunto de normativos comunitários comumente designados «Pacote Ferroviário II» —, tornou imperiosa a alteração de algumas disposições da Directiva n.º 2001/16/CE, designadamente e em especial, estabelecendo-se agora que a entidade mandatada pela Comissão Europeia para a elaboração de todos os projectos de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), novas ou revistas, deixa de ser o organismo representativo comum para passar a ser, nos termos do citado Regulamento (CE) n.º 881/2004, a Agência Ferroviária Europeia.

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

Cumprindo, desta forma, o disposto no Programa do Governo quanto à promoção da interoperabilidade das redes de transporte ferroviárias e procedendo à transposição para a ordem jurídica interna do disposto na Directiva n.º 2004/50/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, altera-se o regime jurídico da realização da interoperabilidade do sistema ferroviário convencional no território nacional.

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

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

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/50/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril,

que altera a Directiva n.º 96/48/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, no respeitante ao regime jurídico da realização da interoperabilidade do sistema ferroviário convencional no território nacional.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril

1 — Os artigos 1.º, 2.º, 5.º, 6.º, 8.º, 11.º e 21.º do Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

1 — O presente decreto-lei estabelece as condições a satisfazer para realizar, no território nacional, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, tal como se encontra descrito no anexo I do presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março, e a Directiva n.º 2004/50/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a primeira.

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

3 — O âmbito de aplicação do presente decreto-lei será progressivamente alargado a todo o sistema ferroviário convencional, incluindo as vias de acesso aos serviços dos terminais e portos que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, com excepção das infra-estruturas e do material circulante reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística ou das infra-estruturas que estejam funcionalmente isoladas do resto do sistema ferroviário, e sem prejuízo das derrogações à aplicação das ETI nos casos previstos no artigo 6.º

4 — As disposições do presente decreto-lei são aplicáveis apenas às partes da rede que ainda não estejam abrangidas pelo n.º 1 a partir da data de entrada em vigor das ETI correspondentes.

Artigo 2.º

[...]

-
- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)

g) ‘Especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)’ as especificações de que cada subsistema ou parte de subsistema é objecto a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional;

h) [Anterior alínea i).]

i) [Anterior alínea j).]

j) [Anterior alínea l).]

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

m) ‘Renovação’ as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o desempenho global do subsistema;

n) [Anterior alínea o).]

o) ‘Substituição no âmbito da manutenção’ a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;

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

Artigo 5.º

[...]

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

2 —

3 —

4 —

Artigo 6.º

[...]

1 —

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

b)

c)

d)

e)

f)

2 —

Artigo 8.º

[...]

1 —

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

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

4 — Caso se entenda que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para alcançar os objectivos do presente decreto-lei, não satisfazem os requisitos essenciais, pode o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), submeter o assunto ao comité instituído pela Directiva n.º 96/48/CE, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva n.º 2001/16/CE.

Artigo 11.º

[...]

1 —

2 —

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

4 — (*Anterior n.º 3.*)

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

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

Artigo 21.º

[...]

1 —

2 —

a)

b)

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

2 — Os anexos I, III e VII do Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, passam a ter a seguinte redacção:

«ANEXO I

[...]

1 — Infra-estruturas:

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

Esta rede pode subdividir-se nas seguintes categorias:

Linhas previstas para o tráfego de passageiros;

Linhas previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias);

Linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias;

Nós para o tráfego de passageiros;

Nós para o tráfego de carga, incluindo os terminais intermodais;

Vias de ligação entre os elementos acima referidos.

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

2 — Material circulante:

O material circulante compreende todo o material apto a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ou em parte dela, incluindo:

Comboios automotores térmicos ou eléctricos;

Veículos de tracção térmicos ou eléctricos;

Carruagens de passageiros;

Vagões, incluindo o material circulante concebido para o transporte de camiões.

A construção de infra-estruturas ferroviárias móveis e de equipamento de manutenção é incluída mas não constitui a primeira prioridade.

Cada uma destas categorias deve ser subdividida em:

Material circulante destinado a utilização internacional;

Material circulante destinado a utilização nacional.

3 — Coerência do sistema ferroviário transeuropeu convencional:

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

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

4 — Alargamento do âmbito de aplicação:

1) Subcategorias de linhas e material circulante:

Para assegurar a interoperabilidade de uma forma rentável, serão criadas, se for caso disso, novas subcategorias dentro de todas as categorias de linhas e material circulante referidas no presente anexo. As especificações técnicas e funcionais referidas no n.º 3 do artigo 5.º da Directiva n.º 2001/16/CE podem variar, se necessário, de acordo com a subcategoria.

2) Salvaguardas de custos:

A análise custo/benefício das medidas propostas tomará em consideração, entre outros factores, os seguintes:

- Custo da medida proposta;
- Redução dos encargos e custos de capital resultantes de economias de escala e de uma melhor utilização do material circulante;
- Redução do investimento e dos custos de manutenção/exploração resultantes do aumento da concorrência entre fabricantes e empresas de manutenção;
- Benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário;
- Aumento da segurança do funcionamento.

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

ANEXO III

[...]

- 1 —
- 2 —
- 2.1 —
- 2.2 —
- 2.3 —
- 2.4 —
- 2.4.1 —
- 2.4.2 —
- 2.4.3 —
- 2.4.4 — Controlo — os comboios devem estar equipados de um aparelho de registo. Os dados recolhidos por este aparelho e o tratamento das informações devem ser harmonizados.
- 2.5 —
- 2.6 —
- 2.7 —

ANEXO VII

[...]

- 1 —
- 2 — O organismo e o pessoal encarregado do controlo devem executar as operações de verificação com a maior integridade profissional e a maior competência técnica e não devem estar sujeitos a quaisquer pressões e incitamentos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados do seu controlo, em especial provenientes de pessoas ou grupos de pessoas interessadas nos resultados das verificações.

Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril

É aditado ao Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, o artigo 11.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 11.º-A

Entrada em serviço de material circulante

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

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

- a) O registo deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 5;
- b) O registo deve ser mantido e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;
- c) O registo deve ser acessível ao organismo responsável pelos inquéritos designado nos termos do artigo 21.º da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade e deve igualmente ser acessível ao IMTT, às empresas ferroviárias e aos gestores das infra-estruturas.

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

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

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

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

Artigo 4.º

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

Todas as referências efectuadas, no Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, ao Instituto Nacional do

Transporte Ferroviário, I. P. (INTF), consideram-se feitas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT).

Artigo 5.º

Republicação

É republicado em anexo, que é parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, com a redacção actual.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

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

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

Promulgado em 23 de Abril de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 24 de Abril de 2007.

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

ANEXO

Decreto-Lei n.º 75/2003

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei estabelece as condições a satisfazer para realizar, no território nacional, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, tal como se encontra descrito no anexo I do presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março, e a Directiva n.º 2004/50/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a primeira.

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

3 — O âmbito de aplicação do presente decreto-lei será progressivamente alargado a todo o sistema ferroviário convencional, incluindo as vias de acesso aos serviços dos terminais e portos que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, com excepção das infra-

-estruturas e do material circulante reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística ou das infra-estruturas que estejam funcionalmente isoladas do resto do sistema ferroviário, e sem prejuízo das derrogações à aplicação das ETI nos casos previstos no artigo 6.º

4 — As disposições do presente decreto-lei são aplicáveis apenas às partes da rede que ainda não estejam abrangidas pelo n.º 1 a partir da data de entrada em vigor das ETI correspondentes.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

a) «Sistema ferroviário transeuropeu convencional» o conjunto, descrito no anexo I, que faz parte integrante do presente diploma, constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da rede transeuropeia de transporte, construídas ou adaptadas para o transporte convencional e o transporte ferroviário combinado, e o material circulante concebido para percorrer essas infra-estruturas;

b) «Interoperabilidade» a capacidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos nessas linhas. Essa capacidade baseia-se no conjunto de condições regulamentares técnicas e operacionais a observar para satisfazer os requisitos essenciais;

c) «Subsistemas» o resultado da subdivisão do sistema ferroviário transeuropeu convencional, conforme indicado no anexo II, que faz parte integrante do presente diploma. Os subsistemas, para os quais deverão ser definidos requisitos essenciais, têm carácter estrutural ou funcional;

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

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

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

g) «Especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)» as especificações de que cada subsistema ou parte de subsistema é objecto a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional;

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

i) «Parâmetros fundamentais» as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes ao

nível da interoperabilidade que devem ser objecto de uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da Directiva n.º 2001/16/CE, antes do desenvolvimento dos projectos de ETI pelo organismo representativo comum;

j) «Caso específico» as partes do sistema ferroviário transeuropeu convencional que exigem disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, devido a condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de coerência face ao sistema existente. Tal pode compreender, nomeadamente, as linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da Comunidade, o gabarito, a bitola ou a distância entre as vias, bem como o material circulante destinado a uma utilização estritamente local, regional ou histórica e o material circulante que tenha como proveniência ou destino países terceiros, sob reserva de não franquear a fronteira entre dois Estados membros da União Europeia;

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

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

n) «Sistema ferroviário existente» o conjunto constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da rede ferroviária existente e o material circulante, de todas as categorias e origens, que percorre essas infra-estruturas;

o) «Substituição no âmbito da manutenção» a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;

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

Artigo 3.º

Âmbito

O presente decreto-lei abrange as disposições relativas, para cada subsistema, aos componentes de interoperabilidade, às interfaces e aos procedimentos, bem como às condições de coerência global do sistema ferroviário transeuropeu convencional, necessárias para realizar a sua interoperabilidade.

Artigo 4.º

Requisitos essenciais

1 — O sistema ferroviário transeuropeu convencional, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces, devem satisfazer os requisitos essenciais que lhes respeitem.

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

CAPÍTULO II

Especificações técnicas de interoperabilidade

Artigo 5.º

Caracterização e função

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

2 — Os subsistemas devem ser conformes com as ETI e essa conformidade deve ser preservada durante a respectiva utilização.

3 — As ETI não afectam a possibilidade de utilização de infra-estruturas que integrem o sistema ferroviário europeu convencional para a circulação de material circulante nelas não contemplado.

4 — A adopção gradual das ETI e o cumprimento das mesmas permitirão realizar progressivamente a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Artigo 6.º

Possibilidade de não aplicação

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

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

b) Aos projectos de renovação ou readaptação de uma linha existente, quando o gabarito, a bitola ou a distância entre eixos de vias ou a tensão eléctrica estabelecidos nessas ETI forem incompatíveis com os parâmetros da linha existente;

c) Aos projectos de linhas novas ou de renovação ou readaptação de linhas existentes, quando a respectiva rede ferroviária constituir um enclave, ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária do resto da Comunidade Europeia;

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

e) Quando, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitam, económica ou tecnicamente, a aplicação parcial ou total das ETI correspondentes;

f) Aos vagões que tenham proveniência ou destino em países não pertencentes à Comunidade Europeia cuja bitola seja diferente da principal rede ferroviária da Comunidade.

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

CAPÍTULO III

Componentes de interoperabilidade

Artigo 7.º

Condições de utilização

1 — Só poderão ser colocados no mercado os componentes de interoperabilidade que permitam a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário trans-

européu convencional satisfazendo os requisitos essenciais.

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

3 — As disposições dos números anteriores não obstam a que esses componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações.

Artigo 8.º

Conformidade com os requisitos essenciais

1 — Serão considerados conformes com os requisitos essenciais que lhes respeitem os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, cujos elementos constam do anexo IV, que faz parte integrante do presente diploma.

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

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

4 — Caso se entenda que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para alcançar os objectivos do presente decreto-lei, não satisfazem os requisitos essenciais, pode o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT) submeter o assunto ao comité instituído pela Directiva n.º 96/48/CE, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva n.º 2001/16/CE.

Artigo 9.º

Cláusula de salvaguarda

1 — Verificando-se que um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização e tenha sido colocado no mercado, sendo utilizado de acordo com a respectiva finalidade, pode não respeitar os requisitos essenciais, o IMTT restringirá o seu campo de aplicação, proibirá a sua utilização ou determinará a sua retirada do mercado.

2 — O IMTT informará de imediato a Comissão Europeia sobre as medidas tomadas e indicará os motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

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

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

Artigo 10.º

Declaração de conformidade

1 — Para elaborar a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de um componente

de interoperabilidade, o fabricante, ou o respectivo mandatário, deve aplicar as disposições previstas nas ETI que lhe digam respeito.

2 — A avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade é instruída pelo organismo notificado ao qual o fabricante, ou o respectivo mandatário, tenha apresentado o correspondente pedido.

3 — Se os componentes de interoperabilidade estiverem abrangidos por directivas comunitárias relativas a outros aspectos, a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização deve indicar que os componentes de interoperabilidade satisfazem igualmente os requisitos dessas outras directivas.

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

5 — As obrigações previstas nos n.ºs 1, 2 e 3 recaem igualmente sobre quem montar componentes de interoperabilidade ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas, ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio, no âmbito definido pelo presente decreto-lei.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo 9.º, a constatação de que a declaração «CE» foi indevidamente emitida obriga o fabricante, ou o respectivo mandatário, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a fazer cessar a infracção.

CAPÍTULO IV

Subsistemas

Artigo 11.º

Entrada em serviço

1 — Cabe ao IMTT autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional que sejam implantados ou explorados no território nacional.

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

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

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

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

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

Artigo 11.º-A

Entrada em serviço de material circulante

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo precedente, nos casos em que o IMTT autorize a entrada em serviço

de material circulante deve ser atribuído um código de identificação alfanumérico a cada veículo.

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

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

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

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

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

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

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

c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;

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

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

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

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

Artigo 12.º

Interoperabilidade

1 — Serão considerados interoperáveis e conformes com os requisitos essenciais que lhes digam respeito os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional que disponham da declaração «CE» de verificação.

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

3 — Se as ETI não satisfizerem integralmente os requisitos essenciais, o assunto pode ser submetido à apreciação do comité instituído pela Directiva n.º 96/48/CE, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva n.º 2001/16/CE.

Artigo 13.º

Processo de verificação «CE»

1 — Para elaborar a declaração «CE» de verificação, a entidade adjudicante, ou o respectivo mandatário, con-

vidará o organismo notificado que tiver escolhido para o efeito a abrir o procedimento de verificação «CE» indicado nos anexos V e VI, que fazem parte integrante do presente diploma.

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

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

4 — O organismo notificado é responsável pela organização do processo técnico que deve acompanhar a declaração «CE» de verificação, o qual deve conter:

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

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

Artigo 14.º

Verificações complementares

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

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

CAPÍTULO V

Organismos notificados

Artigo 15.º

Organismos notificados

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

2 — Para a avaliação dos organismos a notificar, serão aplicados os critérios previstos no anexo VII, que faz parte integrante do presente diploma.

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

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

CAPÍTULO VI

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 16.º

Fiscalização

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

Artigo 17.º

Contra-ordenações

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

a) A colocação no mercado de componentes de interoperabilidade que não disponham de declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização;

b) A inobservância da restrição determinada ao campo de utilização de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;

c) A inobservância da proibição de utilização de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;

d) A inobservância da determinação de retirada do mercado de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;

e) A passagem da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização a um componente de interoperabilidade que se revele não conforme;

f) O incumprimento da determinação de colocar em conformidade com os requisitos essenciais um componente de interoperabilidade com declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização indevidamente emitida;

g) A entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional sem autorização do IMTT;

h) A renovação ou readaptação dos subsistemas por parte do gestor ou da empresa sem nova autorização de entrada em serviço, quando a ela haja lugar.

Artigo 18.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 de administração do IMTT.

Artigo 19.º

Produto das coimas

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

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

CAPÍTULO VII

Disposições finais

Artigo 20.º

Comunicação das vias de recurso e dos prazos de interposição

A comunicação aos interessados das decisões tomadas em aplicação do presente diploma relativas à avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade e à verificação dos subsistemas que constituem o sistema ferroviário transeuropeu convencional, bem como das decisões tomadas em aplicação dos artigos 9.º e 14.º, deve conter indicação das formas de impugnação das decisões e dos respectivos prazos de interposição.

Artigo 21.º

Acompanhamento da aplicação do diploma

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

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

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

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

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

ANEXO I

O sistema ferroviário transeuropeu convencional

1 — Infra-estruturas:

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

Esta rede pode subdividir-se nas seguintes categorias:

Linhas previstas para o tráfego de passageiros;

Linhas previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias);

Linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias;

Nós para o tráfego de passageiros;

Nós para o tráfego de carga, incluindo os terminais intermodais;

Vias de ligação entre os elementos acima referidos.

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

2 — Material circulante:

O material circulante compreende todo o material apto a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ou em parte dela, incluindo:

Comboios automotores térmicos ou eléctricos;
Veículos de tracção térmicos ou eléctricos;
Carruagens de passageiros;
Vagões, incluindo o material circulante concebido para o transporte de camiões.

A construção de infra-estruturas ferroviárias móveis e de equipamento de manutenção é incluída mas não constitui a primeira prioridade.

Cada uma destas categorias deve ser subdividida em:

Material circulante destinado a utilização internacional;
Material circulante destinado a utilização nacional.

3 — Coerência do sistema ferroviário transeuropeu convencional:

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

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

4 — Alargamento do âmbito de aplicação:

1) Subcategorias de linhas e material circulante:

Para assegurar a interoperabilidade de uma forma rentável, serão criadas, se for caso disso, novas subcategorias dentro de todas as categorias de linhas e material circulante referidas no presente anexo. As especificações técnicas e funcionais referidas no n.º 3 do artigo 5.º da Directiva n.º 2001/16/CE podem variar, se necessário, de acordo com a subcategoria.

2) Salvaguardas de custos:

A análise custo/benefício das medidas propostas tomará em consideração, entre outros factores, os seguintes:

Custo da medida proposta;
Redução dos encargos e custos de capital resultante de economias de escala e de uma melhor utilização do material circulante;
Redução do investimento e dos custos de manutenção/exploração resultante do aumento da concorrência entre fabricantes e empresas de manutenção;
Benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário;
Aumento da segurança do funcionamento.

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

ANEXO II

Subsistemas

Lista de subsistemas

Para efeitos do disposto no presente diploma, o sistema que constitui o sistema ferroviário transeuropeu convencional é subdividido nos seguintes subsistemas, que correspondem:

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

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

b) Quer a domínios de carácter funcional:

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

1 — Descrição dos subsistemas — para cada um dos subsistemas ou partes de subsistema, a lista dos elementos e aspectos ligados à interoperabilidade é proposta pelo organismo representativo comum aquando da elaboração do projecto de ETI correspondente.

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

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

1.2 — Energia — o sistema de electrificação, o equipamento aéreo e os dispositivos de captação da energia.

1.3 — Controlo-comando e sinalização — todos os equipamentos necessários para assegurar a segurança, o comando e o controlo da circulação dos comboios autorizados a circular na rede.

1.4 — Exploração e gestão do tráfego — os procedimentos e equipamentos associados que permitem assegurar uma exploração coerente dos diferentes subsistemas estruturais, quer em situações de funcionamento normal quer em situações de funcionamento degradado, incluindo a condução dos comboios, a planificação e a gestão do tráfego. O conjunto das qualificações profissionais exigíveis para a realização de serviços transfronteiriços.

1.5 — Aplicações telemáticas — nos termos do anexo I, este subsistema compreende duas partes:

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

b) As aplicações ao serviço do transporte de mercadorias, que incluem os sistemas de informação (acom-

panhamento em tempo real das mercadorias e dos comboios), sistemas de triagem e de afectação, sistemas de reserva, pagamento e facturação, gestão das correspondências com outros modos de transporte e produção de documentos electrónicos de acompanhamento.

1.6 — Material circulante — estrutura, sistema de comando e controlo de todos os equipamentos do comboio, equipamentos de tracção e de transformação da energia, de frenagem, acoplamento, órgãos de rolamento (*bogies*, rodados) e a suspensão, as portas, as *interfaces* homem-máquina (maquinista, pessoal de bordo, passageiros, incluindo as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida), dispositivos de segurança passivos ou activos, dispositivos necessários à saúde dos passageiros e do pessoal de bordo.

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

ANEXO III

Requisitos essenciais

1 — Requisitos de alcance geral:

1.1 — Segurança:

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

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

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

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

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

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

1.3 — Saúde:

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

1.3.2 — A escolha, a aplicação e a utilização desses materiais devem processar-se por forma a limitar a emis-

são de fumos ou gases nocivos e perigosos, designadamente em caso de incêndio.

1.4 — Protecção do ambiente:

1.4.1 — As consequências para o ambiente da implantação e exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional devem ser avaliadas e tomadas em consideração aquando da concepção do sistema, em conformidade com as disposições comunitárias vigentes.

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

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

1.4.4 — A exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional deve respeitar os níveis regulamentares em matéria de ruído.

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

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

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

2 — Requisitos específicos de cada subsistema:

2.1 — Infra-estruturas:

2.1.1 — Segurança — devem ser adoptadas disposições adaptadas para evitar o acesso ou intrusões indesejáveis nas instalações.

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

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

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

2.2 — Energia:

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

2.2.2 — Protecção do ambiente — o funcionamento das instalações de alimentação de energia eléctrica ou térmica não deve exceder os limites especificados de perturbação do ambiente.

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

Permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado;

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

2.3 — Controlo-comando e sinalização:

2.3.1 — Segurança — as instalações e as operações de controlo-comando e de sinalização utilizadas devem pos-

sibilitar uma circulação de comboios que apresente um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados para a rede. Os sistemas de controlo-comando e de sinalização devem continuar a possibilitar a circulação em total segurança dos comboios autorizados a circular em situação degradada especificada.

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

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

2.4 — Material circulante:

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

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

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

Devem ser adoptadas medidas no que respeita ao acesso aos componentes sob tensão a fim de não pôr em perigo a segurança das pessoas.

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

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

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

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

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

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

2.4.2 — Fiabilidade e disponibilidade — em caso de situação degradada especificada, a concepção dos equipamentos vitais de rolamento, tracção e frenagem, bem como de controlo-comando, deve permitir a prossecução da missão do comboio sem consequências nefastas para os equipamentos que se mantenham em serviço.

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

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

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

2.4.4 — Controlo — os comboios devem estar equipados de um aparelho de registo. Os dados recolhidos

por este aparelho e o tratamento das informações devem ser harmonizados.

2.5 — Manutenção:

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

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

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

2.6 — Exploração e gestão do tráfego:

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

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

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

2.6.3 — Compatibilidade técnica — o esforço de coerência no que respeita às regras de exploração das redes bem como as qualificações dos maquinistas, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação devem assegurar a eficácia da exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

2.7 — Aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias:

2.7.1 — Compatibilidade técnica — os requisitos essenciais no domínio das aplicações telemáticas que garantem aos passageiros e aos clientes do sector de mercadorias uma qualidade de serviço mínima dizem respeito, mais especificamente, à compatibilidade técnica.

Há que garantir, para essas aplicações:

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

Um acesso fácil dos utilizadores às informações.

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

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

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

ANEXO IV

Conformidade e aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade

1 — Componentes de interoperabilidade — a declaração «CE» aplica-se aos componentes de interoperabilidade relacionados com a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, referidos no artigo 3.º do presente diploma.

Estes componentes de interoperabilidade podem ser:

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

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

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

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

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

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

Os processos de avaliação aplicados pelos organismos notificados nas fases de projecto e de produção utilizarão os módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, definidos na Decisão n.º 93/465/CEE e devem cumprir as regras definidas nas ETI.

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

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

Referências do diploma;

Nome e endereço do fabricante, ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma do fabricante ou construtor);

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

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

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

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

Se aplicável, referência das especificações europeias;

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

ANEXO V

Declaração de verificação dos subsistemas

A declaração «CE» de verificação e os documentos que a acompanham devem ser datados e assinados. Esta declaração deve ser redigida na mesma língua que o processo técnico e incluir os elementos que se seguem:

Referências do diploma;

Nome e endereço da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma da entidade adjudicante);

Descrição sucinta do subsistema;

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

Referências dos documentos contidos no processo técnico;

Quaisquer disposições pertinentes, provisórias ou definitivas, que o subsistema deva cumprir, designadamente, se for caso disso, as restrições ou condições de exploração;

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

Identificação do signatário.

ANEXO VI

Procedimento de verificação dos subsistemas

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

Com as disposições do presente diploma;

Com as restantes disposições regulamentares aplicáveis;

e pode ser colocado em serviço.

2 — Fases — a verificação do subsistema abrange as seguintes etapas:

Concepção global;

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

Ensaio do subsistema terminado.

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

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

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

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

Lista dos componentes de interoperabilidade incorporados no subsistema;

Cópias das declarações «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de que os componentes devem estar munidos, acompanhadas, se aplicável, das notas de cálculo correspondentes e de uma cópia dos relatórios dos ensaios e exames efectuados por organismos notificados com base nas especificações técnicas comuns;

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

5 — Vigilância:

5.1 — O objectivo da vigilância «CE» é verificar se as obrigações decorrentes do processo técnico foram observadas durante a realização do subsistema.

5.2 — O organismo notificado encarregado de verificar a realização deve ter acesso permanente aos estaleiros, às oficinas de fabrico, às áreas de armazenamento e, se for caso disso, de pré-fabrico, às instalações de ensaio e, em termos mais gerais, a todos os locais que considere necessários para o desempenho da sua missão.

A entidade adjudicante, ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade, deve enviar-lhe ou tomar medidas para que lhe sejam enviados todos os documentos úteis para esse efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica relativa ao subsistema.

5.3 — O organismo notificado encarregado de verificar a realização efectuará periodicamente auditorias para se certificar de que as disposições do presente diploma estão a ser respeitadas. O relatório dessas auditorias é depois entregue aos profissionais encarregados da realização.

O organismo notificado pode exigir ser convocado para certas fases do processo.

5.4 — Além disso, o organismo notificado pode efectuar visitas sem aviso prévio ao estaleiro ou às oficinas de fabrico. Aquando dessas visitas, o organismo notificado pode efectuar auditorias completas ou parciais.

O organismo notificado apresentará um relatório da visita e, se necessário, um relatório de auditoria aos profissionais responsáveis pela realização.

6 — Depósito — o processo completo previsto no n.º 4 deve ser depositado junto da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade, em apoio do certificado de conformidade emitido pelo organismo notificado encarregado da verificação de que o subsistema está operacional. O processo deve acompa-

nhar a declaração «CE» de verificação que a entidade adjudicante enviar ao IMTT.

A entidade adjudicante deve conservar uma cópia do processo durante todo o período de vida do subsistema.

O processo deve ser enviado aos restantes Estados membros da União Europeia que o solicitem.

7 — Publicação — cada organismo notificado deve publicar periodicamente as informações pertinentes relativas a:

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

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

ANEXO VII

Critérios mínimos que devem ser tidos em consideração para a notificação de organismos

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

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

Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Abril, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

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

4 — O pessoal encarregado dos controlos deve possuir:

Uma boa formação técnica e profissional;

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

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

5 — Deve ser garantida a independência do pessoal encarregado dos controlos. A remuneração de cada

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

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

7 — O pessoal do organismo está sujeito a sigilo profissional em relação a todas as informações que obtiver no exercício das suas funções no âmbito do presente diploma, excepto em relação às autoridades administrativas competentes.

Decreto-Lei n.º 178/2007

de 8 de Maio

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

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

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

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

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

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

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

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

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

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

Artigo 2.º

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

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

«Artigo 1.º

[...]

1 —

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

Artigo 2.º

[...]

-
- a)
- b)