

2 — A contraparte central ou qualquer interessado podem comunicar à CMVM a intenção de designação de titulares dos órgãos de administração ou de fiscalização daquela.

3 — A CMVM pode deduzir oposição àquela designação ou intenção de designação, com fundamento na falta de idoneidade, disponibilidade ou qualificação profissional, no prazo de 30 dias após ter recebido a comunicação da designação ou intenção de designação da pessoa em causa.

4 — A dedução de oposição com fundamento em falta de idoneidade, disponibilidade ou qualificação profissional dos titulares dos órgãos de administração ou de fiscalização é comunicada aos interessados e à contraparte central.

5 — Os titulares dos órgãos de administração e de fiscalização, ainda que já designados, não podem iniciar o exercício daquelas funções antes de decorrido o prazo referido no n.º 3.

6 — A falta de comunicação à CMVM ou o exercício de funções antes de decorrido o prazo de oposição referido no n.º 3 não determina a invalidade dos atos praticados pela pessoa em causa no exercício das suas funções.

7 — Se em relação a qualquer titular dos órgãos de administração ou de fiscalização deixarem de se verificar, por facto superveniente ou não conhecido pela CMVM à data do ato de não oposição, os requisitos enunciados no n.º 1 do artigo anterior, a CMVM notifica a contraparte central para, no prazo que seja fixado, pôr termo às funções das pessoas em causa e promover a respetiva substituição.

#### CAPÍTULO IV

##### Exercício da atividade

###### Artigo 11.º

###### Código deontológico

1 — As contrapartes centrais aprovam um código deontológico ao qual ficam sujeitos:

- a) Os titulares dos seus órgãos sociais;
- b) Os seus trabalhadores;
- c) Os membros compensadores.

2 — O código deontológico regula, designadamente:

- a) As regras relativas ao exercício de funções e à detenção de participações qualificadas pelos titulares dos seus órgãos de administração noutras entidades, destinadas a prevenir a ocorrência de conflitos de interesses;
- b) Os padrões de diligência e aptidão profissional que devam ser observados em todas as atividades da sociedade;
- c) As sanções adequadas à gravidade da violação das suas regras.

3 — As normas que tenham por destinatários os titulares dos órgãos sociais, os trabalhadores da sociedade e os membros compensadores devem estabelecer níveis elevados de exigência.

4 — O código deontológico e respetivas alterações devem ser comunicados à CMVM no prazo de 15 dias após a sua aprovação.

###### Artigo 12.º

###### Segredo profissional

1 — Os titulares dos órgãos sociais das contrapartes centrais, os seus colaboradores e as pessoas que lhe prestem, a

título permanente ou ocasional, quaisquer serviços, estão sujeitos a segredo profissional quanto a todos os factos e elementos cujo conhecimento lhes advenha do exercício das suas funções ou da prestação dos seus serviços.

2 — O dever de segredo não cessa com o termo das funções ou dos serviços.

3 — Os factos e elementos abrangidos pelo dever de segredo só podem ser revelados nos termos previstos na lei.

###### Artigo 13.º

###### Poder disciplinar e deveres de notificação

1 — Estão sujeitas ao poder disciplinar da contraparte central, nos termos previstos no código deontológico, as pessoas referidas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 11.º

2 — Constitui infração disciplinar a violação dos deveres a que estão sujeitas as pessoas referidas no n.º 1, previstos na lei, em regulamento ou no código deontológico.

3 — As sanções disciplinares aplicadas são comunicadas à CMVM.

4 — Se a infração configurar igualmente contraordenação ou crime público, o órgão de administração da sociedade comunica-o, de imediato, à CMVM.

#### CAPÍTULO V

##### Intervenção da Comissão do Mercado de Valores Mobiliários

###### Artigo 14.º

###### Registo de contraparte central

A CMVM mantém um registo das contrapartes centrais por si autorizadas nos termos dos artigos 14.º e 17.º do Regulamento.

###### Artigo 15.º

###### Regulamentação

Cabe à CMVM, no prazo de 90 dias, a regulamentação das matérias relativas à concretização do regime aplicável às contrapartes centrais no que respeita a:

- a) Instrução do pedido de autorização de uma contraparte central nos termos do Regulamento;
- b) Requisitos informativos relativos à divulgação e a comunicações respeitantes a participações qualificadas e à designação de titulares dos órgãos de administração e de fiscalização;
- c) Informação financeira a reportar à CMVM e a divulgar ao público.

#### MINISTÉRIO DA ECONOMIA

##### Decreto-Lei n.º 41/2014

de 18 de março

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2013/9/UE, da Comissão, de 11 de março de 2013, que altera o anexo III da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade.

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de que a União Europeia é parte, declara, na alínea f) do artigo 3.º que a acessibilidade consubstancia um dos seus princípios gerais e exige, no artigo 9.º, que os Estados Partes tomem as medidas apropriadas para assegurar a acessibilidade às pessoas com deficiência, em condições de igualdade com os demais, devendo essas medidas incluir a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade.

Considerando que o n.º 2 do artigo 216.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, determina que os acordos celebrados pela União vinculam os Estados-membros, o Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, que transpõe para o direito interno a Diretiva n.º 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, deve ser alterado em conformidade com a diretiva ora transposta.

Por outro lado, o Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, declara, no considerando 10, que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida têm o mesmo direito que os restantes cidadãos à liberdade de circulação, à liberdade de escolha e à não-discriminação e devem dispor de oportunidades de acesso ao transporte ferroviário comparáveis às dos restantes cidadãos. O artigo 21.º do referido Regulamento exige que as empresas ferroviárias e os gestores de estações assegurem, mediante a aplicação da Especificação Técnica de Interoperabilidade (ETI) relativa às pessoas com mobilidade reduzida, a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida às estações, aos cais, ao material circulante e a todas as instalações.

As medidas previstas em nada afetam o princípio de aplicação gradual anteriormente estabelecido, designadamente no sentido de que os subsistemas alvo indicados numa ETI podem ser estabelecidos gradualmente num prazo razoável e de que cada ETI deve indicar a estratégia da sua execução com vista a uma transição gradual da situação existente para a situação final, na qual a conformidade com a ETI será a norma.

Assim, sendo a acessibilidade um requisito essencial, simultaneamente um requisito geral para a interoperabilidade do sistema ferroviário e um requisito aplicável especificamente aos subsistemas «infraestrutura», «material circulante», «exploração» e «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros», deve o anexo III do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, ser alterado em conformidade.

Outrossim, o presente decreto-lei visa ainda corrigir algumas disposições do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, dando resposta à Comissão Europeia no âmbito da notificação de incumprimento sobre a transposição da Diretiva n.º 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2013/9/UE, da Comissão, de 11 de

março de 2013, que altera o anexo III da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto.

#### Artigo 2.º

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro

Os artigos 8.º, 16.º, 20.º, 21.º, 23.º, 24.º, 26.º e 27.º do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, passam a ter a seguinte redação.

#### «Artigo 8.º

[...]

1 — [...]:

a) A projetos de novos subsistemas, à renovação ou readaptação de subsistemas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º e no n.º 2 do artigo 3.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objeto de contratos em execução quando da publicação dessas ETI.

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

#### Artigo 16.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

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

7 — [...].

8 — Por entidade adjudicante, entende-se qualquer entidade, pública ou privada, que encomende o projeto e ou a construção, a renovação ou a readaptação de um subsistema, podendo essa entidade ser uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura, um detentor ou o concessionário responsável pela execução de um projeto.

#### Artigo 20.º

[...]

1 — Qualquer autorização concedida por um Estado membro é válida em todos os Estados Membros, sem prejuízo do disposto nos artigos 23.º e 26.º relativamente às autorizações complementares.

2 — O IMT, I. P., clarifica, através de deliberação do conselho diretivo, se são necessárias autorizações complementares em conformidade com o disposto no artigo 23.º, no caso dos veículos conformes com as ETI,

ou se são necessárias autorizações complementares em conformidade com o artigo 26.º, no caso de veículos não conformes com as ETI.

3 — No caso de veículos que circulem entre um Estado membro e um país terceiro numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia e aos quais possa ser concedida uma derrogação nos termos do artigo 8.º ou que configurem casos específicos, as normas nacionais referidas nos artigos 22.º e 25.º podem incluir acordos internacionais, desde que estes sejam compatíveis com a legislação comunitária.

4 — As autorizações de entrada em serviço de veículos concedidas antes de 19 de julho de 2008, incluindo as autorizações concedidas ao abrigo de acordos internacionais, em particular o Regulamento para a Utilização Recíproca das Carruagens e dos Furgões em Tráfego Internacional (RIC) e o Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional (RIV), continuam válidas em conformidade com as condições em que tenham sido concedidas.

5 — O disposto no número anterior prevalece sobre os artigos 22.º, 23.º, 25.º e 26.º

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

#### Artigo 21.º

[...]

1 — Qualquer decisão de recusa de entrada em serviço de um veículo deve ser devidamente fundamentada.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

#### Artigo 23.º

[...]

1 — [...].

2 — No caso de veículos que tenham entrado em serviço nos termos do artigo anterior, mas que não estejam cobertos pelo número anterior, o IMT, I. P., decide se são necessárias autorizações complementares para circular em território nacional, aplicando-se, nesse caso, o disposto nos números seguintes, bem como o disposto no artigo seguinte.

3 — [...].

a) Prova documental de que a entrada em serviço foi autorizada noutro Estado-membro nos termos do disposto no artigo anterior;

b) [...]

c) [...]

d) [...].

4 — [...].

#### Artigo 24.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

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

b) [...]

c) [...].

#### Artigo 26.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

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

7 — O gestor da infraestrutura, em consulta com o requerente, deve diligenciar no sentido de assegurar que os eventuais ensaios se realizem no prazo de 90 dias a contar da apresentação do pedido pelo requerente, devendo o IMT, I. P., se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.

8 — [Anterior prómio do n.º 6]:

a) [Anterior alínea a) do n.º 6];

b) Anterior alínea b) do n.º 6;

c) Anterior alínea c) do n.º 6.

#### Artigo 27.º

[...]

1 — [...].

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

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — A declaração de conformidade com o tipo é estabelecida de acordo com:

a) Os procedimentos de verificação das ETI aplicáveis, no caso dos veículos conformes com as ETI;

b) Os procedimentos de verificação definidos nos módulos D ou E da Decisão 93/465/CEE, no caso dos veículos não conformes com as ETI.»

#### Artigo 3.º

##### Alteração aos anexos III e VIII do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro

Os anexos III e VIII do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, passam a ter a redação constante do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

## Artigo 4.º

## Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de fevereiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Luis Álvaro Barbosa de Campos Ferreira* — *Leonardo Bandeira de Melo Mathias*.

Promulgado em 12 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 13 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## ANEXO

(a que se refere o artigo 3.º)

## «ANEXO III

[...]

[...]

1. — [...]:

1.1. — [...]

1.2. — [...]

1.3. — [...]

1.4. — [...]

1.5. — [...]

1.6. — Acessibilidade

1.6.1. — Os subsistemas «infraestrutura» e «material circulante» devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, a fim de lhes assegurar acesso em condições de igualdade com os demais, mediante a prevenção ou a remoção de barreiras e outras medidas apropriadas. Essas medidas devem abranger a conceção, a construção, a renovação, a adaptação, a manutenção e a exploração das partes pertinentes dos subsistemas a que o público tem acesso.

1.6.2. — Os subsistemas «exploração» e «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» devem proporcionar a funcionalidade necessária que facilite às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida o acesso em condições de igualdade com os demais, mediante a prevenção ou a remoção de barreiras e outras medidas apropriadas.

2. — [...]:

2.1. — [...]:

2.1.1. — [...]

2.1.2. — Acessibilidade

2.1.2.1. — Os subsistemas de infraestrutura a que o público tem acesso devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com a subsecção 1.6.

2.2. — [...]:

2.3. — [...]

2.4. — [...]:

2.4.1. — [...]

2.4.2. — [...]

2.4.3. — [...]

2.4.4. — [...]

2.4.5. — Acessibilidade:

2.4.5.1. — Os subsistemas de material circulante a que o público tem acesso devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com a subsecção 1.6.

2.5. — [...]

2.6. — [...]

2.6.1. — [...]

2.6.2. — [...]

2.6.3. — [...]

2.6.4. — Acessibilidade:

2.6.4.1. — Devem ser tomadas medidas adequadas a fim de assegurar que as regras de exploração proporcionem a funcionalidade necessária para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

2.7. — [...]:

2.7.1. — [...]

2.7.2. — [...]

2.7.3. — [...]

2.7.4. — [...]

2.7.5. — Acessibilidade

2.7.5.1. — Devem ser tomadas medidas adequadas a fim de assegurar que os subsistemas de aplicações telemáticas para os serviços de passageiros proporcionem a funcionalidade necessária para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

## ANEXO VIII

[...]

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

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

7 — [...]

## MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

### Decreto-Lei n.º 42/2014

de 18 de março

O Decreto-Lei n.º 164/2001, de 23 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 69/2003, de 10 de abril, aprovou o regime jurídico da prevenção e controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas e transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 96/82/CE, do Conselho, de 9 de dezembro de 1996, relativa à prevenção de riscos de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas, alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de setembro de 2003. Esta Diretiva, foi posteriormente alterada pela Diretiva n.º 2003/105/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2003, transposta pelo Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, que estabeleceu o regime de prevenção de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas e a limitação das suas consequências para o homem e o ambiente.