



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-feira, 8 de Maio de 2007

Número 88

## ÍNDICE

### Ministério dos Negócios Estrangeiros

#### Decreto n.º 7/2007:

Aprova a Convenção entre a República Portuguesa e a República de Angola para a Concessão de Crédito de Ajuda, assinada em Luanda em 5 de Abril de 2006 ..... 2987

### Ministério da Economia e da Inovação

#### Decreto-Lei n.º 171/2007:

Estabelece as regras a que deve obedecer o arredondamento da taxa de juro quando aplicado aos contratos de crédito e de financiamento celebrados por instituições de crédito e sociedades financeiras que não se encontrem abrangidos pelo disposto no Decreto-Lei n.º 240/2006, de 22 de Dezembro ..... 2989

#### Decreto-Lei n.º 172/2007:

Estabelece o regime aplicável à colocação de isqueiros no mercado, dando execução à Decisão n.º 2006/502/CE, da Comissão, de 11 de Maio, que obriga os Estados membros a tomarem as medidas necessárias para garantir que no mercado apenas se coloquem isqueiros seguros para as crianças e proibir a colocação no mercado de isqueiros novidade ..... 2990

#### Decreto-Lei n.º 173/2007:

Estabelece os termos em que a obrigação de indicação das tarifas do transporte aéreo deve ser cumprida bem como certos requisitos a que deve obedecer a mensagem publicitária a este serviço ..... 2993

### Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas

#### Decreto-Lei n.º 174/2007:

Define as características e classificação do vinagre destinado à alimentação humana, estabelece as respectivas regras de acondicionamento e rotulagem e revoga o Decreto-Lei n.º 58/85, de 11 de Março, e a Portaria n.º 55/88, de 27 de Janeiro ..... 2995

#### Decreto-Lei n.º 175/2007:

Estabelece as regras de execução, na ordem jurídica interna, do Regulamento (CE) n.º 1935/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Outubro, relativo aos materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos, e revoga o Decreto-Lei n.º 193/88, de 30 de Maio ..... 2998

### Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

#### Decreto-Lei n.º 176/2007:

Procede à primeira alteração à Lei n.º 5/2004, de 10 de Fevereiro (Lei das Comunicações Electrónicas), estabelecendo o regime sancionatório da aquisição, propriedade e utilização de dispositivos ilícitos para fins privados no domínio de comunicações electrónicas ..... 2999

**Decreto-Lei n.º 177/2007:**

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, alterando o Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril ..... 3001

**Decreto-Lei n.º 178/2007:**

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, alterando o Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio ..... 3015

**Ministério da Saúde****Decreto-Lei n.º 179/2007:**

Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/81/CE, da Comissão, de 23 de Outubro, relativa à não inscrição de um ou de vários ingredientes na lista prevista na rotulagem dos produtos cosméticos, e altera o Decreto-Lei n.º 142/2005, de 24 de Agosto ..... 3027



**MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS****Decreto n.º 7/2007**

de 8 de Maio

Considerando que a Convenção entre a República Portuguesa e a República de Angola para a Concessão de Crédito de Ajuda, assinada em Luanda em 5 de Abril de 2006, consubstancia o interesse das Partes em reforçar os laços económicos bilaterais através da criação de condições para o desenvolvimento económico da República de Angola, por via da promoção das exportações portuguesas;

Atendendo a que esta Convenção permite igualmente promover o alcance dos objectivos estabelecidos na Declaração do Milénio, numa perspectiva de apoio ao desenvolvimento sustentável dos países com os quais a República Portuguesa estabelece relações privilegiadas em matéria de cooperação;

Tendo presente que, no contexto de operações de crédito de ajuda, a Lei n.º 4/2006, de 21 de Fevereiro, estabelece a possibilidade de concessão de garantias pessoais pelo Estado e o Decreto-Lei n.º 53/2006, de 15 de Março, regula a atribuição de bonificação de juros ou outro tipo de subsídios não reembolsáveis igualmente por parte do Estado:

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova a Convenção entre a República Portuguesa e a República de Angola para a Concessão de Crédito de Ajuda, assinada em Luanda em 5 de Abril de 2006, cujo texto, na versão autenticada na língua portuguesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Fevereiro de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *António Fernandes da Silva Braga* — *Emanuel Augusto dos Santos*.

Assinado em 12 de Abril de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 16 de Abril de 2007.

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

**CONVENÇÃO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE ANGOLA PARA A CONCESSÃO DE CRÉDITO DE AJUDA**

A República Portuguesa e a República de Angola, doravante designadas por Partes, considerando:

a) A importância dos laços históricos de amizade e cooperação que unem os dois povos, alicerçados na riqueza do património comum;

b) O empenho de Portugal no alcance dos objectivos estabelecidos na Declaração do Milénio, numa perspectiva de apoio ao desenvolvimento sustentável dos países com os quais estabelece relações privilegiadas em matéria de cooperação;

c) A vontade de ambas as Partes em reforçar os laços económicos bilaterais através da criação de condições

para o desenvolvimento económico e social da República de Angola:

acordam no seguinte:

**Artigo 1.º****Objecto**

1 — A Parte portuguesa compromete-se a apoiar a concessão de crédito de ajuda à Parte angolana para financiamento de projectos integrados no programa de investimento público deste país, até ao montante de 100 milhões de euros, com um nível de concessionabilidade de 50%, de acordo com as regras estabelecidas pela OCDE nos termos do Acordo sobre os Créditos à Exportação Que Beneficiam de Apoio Público, adiante designado por Acordo.

2 — O apoio a conceder pela Parte portuguesa revestirá a forma de bonificação de juros e concessão de garantia do Estado sobre o crédito a conceder à Parte angolana, ao abrigo da presente Convenção, pelo sector bancário português, nos termos de contrato a celebrar para este efeito entre a Parte portuguesa e uma ou várias instituições de crédito.

**Artigo 2.º****Utilização**

1 — A utilização do crédito a conceder nos termos do artigo anterior deverá ser efectuada no prazo de cinco anos a partir da data da entrada em vigor da presente Convenção, não podendo cada utilização anual ser superior a 20 milhões de euros, sem prejuízo de sobre esta acrescer o saldo não utilizado no ano anterior.

2 — Decorrido o prazo mencionado no número anterior do presente artigo, e sem prejuízo da possibilidade de a Parte portuguesa diferir esta data, será anulada a parte do crédito não utilizada relativamente à qual ainda não tenha sido efectuado qualquer pedido de desembolso.

3 — As utilizações do crédito, objecto do contrato de empréstimo bancário a celebrar com o Estado angolano nos termos da presente Convenção, serão aplicadas exclusivamente no financiamento da execução dos projectos a enquadrar na presente Convenção.

**Artigo 3.º****Financiamento dos projectos**

1 — Os projectos elegíveis para financiamento no quadro da presente Convenção serão objecto de aprovação prévia pela Parte portuguesa, devendo a Parte angolana submeter para o efeito a respectiva descrição e custo previsto, no prazo máximo de dois anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção, sem prejuízo da aprovação definitiva, nos termos do n.º 5 do artigo 4.º e do n.º 1 do artigo 5.º

2 — Caso os projectos elegíveis assim o justifiquem, e após autorização expressa da Parte portuguesa, poder-se-á alterar o montante das utilizações anuais definido no n.º 1 do artigo 2.º

3 — A Parte angolana compromete-se a co-financiar o custo de cada projecto que se enquadre no âmbito da presente Convenção, assegurando uma cobertura mínima de financiamento correspondente a 10% do seu custo, tal como definido no artigo 4.º, a efectuar em simultâneo com os desembolsos previstos na presente Convenção.

4 — No caso de o custo de qualquer dos projectos se revelar superior ao inicialmente estabelecido, tal como definido no artigo 4.º, a Parte angolana compromete-se a assegurar o financiamento do excedente, sem recurso ao crédito estabelecido nos termos da presente Convenção, por forma a permitir a sua realização em conformidade com as disposições da descrição técnica, devendo comunicar de imediato à Parte portuguesa o plano de cobertura dos custos adicionais.

#### Artigo 4.º

##### Seleção de fornecedores

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do presente artigo, a Parte angolana, no cumprimento do princípio da concorrência, procederá a consulta a vários fornecedores de bens ou serviços necessários à execução dos projectos a financiar no quadro da presente Convenção, efectuada através de concurso público ou limitado, devendo assegurar que a execução dos projectos seja confiada a empresas que ofereçam garantias e aptidões técnicas adequadas para o efeito e que não foi proposto, oferecido, aceite ou que não será mantido qualquer acto ou prática ilícito, nos termos do direito vigente nas Partes.

2 — A Parte angolana compromete-se a fundamentar previamente à Parte portuguesa o procedimento de concurso adoptado para selecção da empresa responsável pela execução de cada projecto e a remeter o respectivo programa e caderno de encargos e anúncio, nos casos em que haja lugar à sua publicação.

3 — Terminado o procedimento de concurso, e obtida a sua aprovação pelas competentes autoridades angolanas, a Parte angolana submeterá à Parte portuguesa cópia do relatório de selecção da entidade responsável pela execução de cada projecto, do qual deverá constar, designadamente:

- a) A entidade adjudicante;
- b) O objecto e o valor do contrato;
- c) A apreciação do mérito das propostas de acordo com os critérios de adjudicação fixados;
- d) A designação do concorrente seleccionado e respectiva fundamentação.

4 — A Parte angolana compromete-se a assegurar, no quadro dos procedimentos a adoptar para selecção da empresa responsável pela execução de cada projecto, que os bens e serviços envolvidos no projecto sejam de origem portuguesa.

5 — A Parte angolana disponibilizará à Parte portuguesa a informação e os esclarecimentos que esta última entender convenientes para verificação do cumprimento dos princípios e regras definidos no presente artigo, reservando-se a Parte portuguesa o direito de não aprovar o financiamento dos projectos em que se verifique ou infira a violação daqueles princípios e regras.

#### Artigo 5.º

##### Condições de financiamento

1 — O crédito a conceder no financiamento de cada projecto será desembolsado em euros, nos termos do contrato de empréstimo a celebrar para o efeito, conforme mencionado no n.º 3 do artigo 2.º, após verificação das seguintes condições:

- a) Conclusão do procedimento de selecção de fornecedores para execução do projecto a realizar nos termos do artigo anterior;

- b) Aprovação da operação de financiamento por parte das competentes autoridades portuguesas;

c) Aprovação, por parte das competentes autoridades angolanas, do financiamento a conceder a título de co-financiamento do projecto;

- d) Cumprimento do processo de notificação da Parte portuguesa à OCDE, nos termos do Acordo.

2 — O crédito a conceder nos termos do número anterior será amortizado em anuidades iguais e sucessivas, num prazo de 30 anos, incluindo 10 anos de carência, contado a partir da data de ponto de partida do crédito, tal como definido nos termos do Acordo.

3 — Sobre o valor do capital em dívida vencer-se-ão juros, calculados dia a dia, a partir da data da primeira utilização, a pagar numa base anual, correspondendo a parcela a suportar pela Parte angolana à que resultar da aplicação da taxa anual que determinar um nível de concessionalidade de 50%, nos termos do Acordo, obtido em função da taxa de desconto aplicável para este efeito (DDR) em vigor à data da entrada em vigor da presente Convenção.

4 — A taxa anual determinada nos termos do número anterior poderá ser revista no final de cada período de cinco anos contados a partir da data da entrada em vigor da presente Convenção.

5 — No caso de atraso no pagamento de qualquer importância devida nos termos do contrato de empréstimo, e sem prejuízo do disposto no número seguinte, a Parte angolana pagará a título de penalidade uma quantia determinada pela taxa anual igual à taxa de juro que estiver em vigor no momento da mora, conforme definido nos números anteriores, acrescida de dois pontos percentuais, incidindo sobre o montante em atraso, durante o período da mora.

6 — Sempre que se verifique a execução da garantia prestada pela Parte portuguesa, a quantia devida pela Parte angolana a título de penalidade passará a corresponder à que resultar da aplicação, sobre o montante em atraso, da taxa de juro anual EURIBOR a 12 meses, acrescida de dois pontos percentuais, em vigor no início de cada período anual, a partir da data imediata à do vencimento.

7 — O contrato de empréstimo bancário será regulado pelo direito português, sendo os litígios emergentes da sua interpretação ou execução submetidos ao Tribunal da Comarca de Lisboa.

#### Artigo 6.º

##### Informações e visitas

De forma a permitir à Parte portuguesa o acompanhamento adequado da realização dos projectos a financiar ao abrigo da presente Convenção, a Parte angolana compromete-se a:

- a) Informar a Parte portuguesa de qualquer facto ou acontecimento susceptível de afectar ou modificar substancialmente as condições de realização de cada projecto, designadamente no que se refere a alterações do plano de financiamento;

- b) Disponibilizar, sempre que solicitado, relatórios de execução técnica e financeira dos projectos;

- c) Autorizar a Parte portuguesa a efectuar visitas aos locais, instalações e obras referentes aos projectos, providenciando todas as facilidades para o efeito.

## Artigo 7.º

## Comunicações

Todas as comunicações entre as Partes a realizar no âmbito da aplicação da presente Convenção deverão ser efectuadas por escrito, através de carta registada ou fax, para os seguintes endereços:

Para a Parte portuguesa — Direcção-Geral do Tesouro, Rua da Alfândega, 5, 1.º, 1149-008 Lisboa, telefone (351) 218846000;

Para a Parte angolana — Direcção Nacional do Tesouro, Ministério das Finanças, Largo da Mutamba, Luanda, telefax 244222394642.

## Artigo 8.º

## Revisão

1 — A presente Convenção pode ser objecto de revisão a pedido de qualquer das Partes.

2 — As emendas entrarão em vigor nos termos previstos no artigo 9.º

## Artigo 9.º

## Entrada em vigor

A presente Convenção entrará em vigor no 30.º dia após a data de recepção da última notificação, por escrito e por via diplomática, de que foram cumpridos todos os requisitos de direito interno de ambas as Partes necessários para o efeito.

## Artigo 10.º

## Vigência e denúncia

1 — A presente Convenção permanecerá em vigor por um período de tempo indeterminado.

2 — Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar a presente Convenção.

3 — A denúncia deverá ser notificada, por escrito e por via diplomática, produzindo efeitos seis meses após a recepção da respectiva notificação.

4 — A Parte portuguesa poderá fazer cessar a vigência da presente Convenção imediatamente, quando a Parte angolana não cumpra qualquer um dos compromissos assumidos perante a Parte portuguesa, quer no quadro da presente Convenção quer no âmbito de qualquer outro compromisso internacional.

## Artigo 11.º

## Registo

A Parte em cujo território a presente Convenção for assinada, no mais breve prazo possível após a sua entrada em vigor, submetê-la-á para registo junto do Secretariado das Nações Unidas, nos termos do artigo 102.º da Carta das Nações Unidas, devendo, igualmente, notificar a outra Parte da conclusão deste procedimento e indicar-lhe o número de registo atribuído.

Feito em Luanda, aos 5 de Abril de 2006, em dois exemplares originais, em língua portuguesa, fazendo ambos os textos igualmente fé.

Pela República Portuguesa, *Diogo Freitas do Amaral*, Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros.

Pela República de Angola, *João Bernardo de Miranda*, Ministro das Relações Exteriores.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

## Decreto-Lei n.º 171/2007

de 8 de Maio

Com a aprovação do Decreto-Lei n.º 240/2006, de 22 de Dezembro, o Governo pôs termo à possibilidade de arredondamento em alta da taxa de juro aplicada aos contratos de crédito para aquisição, construção e realização de obras em habitação própria permanente, secundária ou para arrendamento e para aquisição de terrenos para construção de habitação própria.

Sendo a prática do arredondamento em alta, que consiste em fixar unilateralmente um preço superior ao que é devido pela prestação de um serviço ou pela aquisição de um bem em resultado da realização de uma operação aritmética, também utilizada nos contratos de concessão de crédito e de financiamento para aquisição de serviços ou bens que não os referidos no parágrafo anterior, tais como os de *leasing*, aluguer de longa duração, *factoring* ou outros, justifica-se, por isso, a extensão do regime daquele decreto-lei a estes contratos.

Assim, no sentido de uniformizar os critérios utilizados no arredondamento e no indexante da taxa de juro aos diversos contratos de crédito ou de financiamento, o Governo decide legislar no sentido de lhes aplicar o regime previsto no Decreto-Lei n.º 240/2006, de 22 de Dezembro, para o chamado «crédito à habitação».

Foi ouvido o Banco de Portugal.

Foi promovida a consulta ao Conselho Nacional do Consumo e à Associação Portuguesa de Consumidores e Utilizadores de Serviços Financeiros (SEFIN).

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 estabelece as regras a que deve obedecer o arredondamento da taxa de juro quando aplicado aos contratos de crédito e de financiamento celebrados por instituições de crédito e sociedades financeiras que não se encontrem abrangidos pelo disposto no Decreto-Lei n.º 240/2006, de 22 de Dezembro.

## Artigo 2.º

## Âmbito

1 — Os contratos referidos no artigo anterior abrangem, designadamente, os contratos em que uma das partes se obriga, contra retribuição, a conceder à outra o gozo temporário de uma coisa móvel de consumo duradouro e o locatário tiver o direito de adquirir a coisa locada num prazo convencionado, eventualmente mediante o pagamento de um preço determinado ou determinável nos termos do próprio contrato.

2 — O presente decreto-lei aplica-se aos contratos de crédito e de financiamento referidos no artigo anterior que venham a ser celebrados após a sua entrada em vigor e aos contratos que se encontrem em execução, qualquer que seja o valor da quantia mutuada e o fim a que o crédito se destina.

3 — Aos contratos que se encontrem em execução o presente decreto-lei aplica-se a partir da refixação da taxa de juro, para efeitos de arredondamento, que deve ocorrer logo após o início da sua vigência.

### Artigo 3.º

#### Regime jurídico

Às instituições de crédito e sociedades financeiras é aplicável, relativamente aos contratos referidos no artigo 1.º, bem como para efeitos de aplicação e fiscalização do cumprimento do presente decreto-lei, o disposto nos artigos 3.º a 10.º do Decreto-Lei n.º 240/2006, de 22 de Dezembro.

### Artigo 4.º

#### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Março de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Fernando Pereira Serrasqueiro*.

Promulgado em 10 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 172/2007

de 8 de Maio

Os isqueiros são produtos de consumo que pela sua natureza intrínseca são potencialmente perigosos uma vez que produzem uma chama e contêm combustível inflamável. A utilização inadequada destes produtos representa um grave perigo para a saúde e segurança dos consumidores com o conseqüente risco de incêndios, lesões ou mesmo morte.

Dados recentes confirmam que é elevado o número de acidentes causados por crianças que brincam com isqueiros. Por este motivo, tornou-se necessário proibir, ao nível da União Europeia e à semelhança do que já acontece nos Estados Unidos, Canadá, Austrália e Nova Zelândia, a colocação no mercado de isqueiros desprovidos de um dispositivo de segurança e impedir que sejam comercializados isqueiros que pela sua aparência e nível de representação atraiam ou sejam susceptíveis de atrair a atenção das crianças.

A Comissão Europeia, tendo verificado diferenças significativas no modo como os Estados membros abordavam o risco inerente à utilização inadequada de isqueiros por crianças adoptou, a 11 de Maio de 2006, uma decisão que obriga os Estados membros a tomarem as medidas necessárias para garantir que no mercado apenas se coloquem isqueiros seguros para as crianças e proibir a colocação no mercado de «isqueiros novidade» (Decisão da Comissão Europeia n.º 2006/502/CE, de 11 de Maio, que substituiu a Decisão n.º 2006/498/CE, de 14 de Julho).

O presente decreto-lei visa implementar esta decisão, proibindo a colocação no mercado de isqueiros que não tenham um dispositivo de segurança para crianças e de «isqueiros novidade», ou seja, isqueiros que pela sua aparência são especialmente atraentes para as crianças, e que, conseqüentemente, apresentam um risco elevado de serem indevidamente utilizados.

Assim, o presente decreto-lei assenta no pressuposto do cumprimento de uma obrigação geral de segurança a que se encontram sujeitos todos os produtos colocados no mercado, tal como estabelece a Directiva n.º 2001/95/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de Dezembro, relativa à segurança geral dos produtos, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 69/2005, de 17 de Março, estabelecendo um requisito adicional de segurança para os isqueiros traduzido na obrigação de os mesmos disporem de um dispositivo de segurança para crianças. Esta obrigação é aplicável a todos os isqueiros não recarregáveis (descartáveis), que representam 98 % dos isqueiros vendidos atualmente na União Europeia.

Atendendo ao reduzido número de acidentes ocorridos com isqueiros recarregáveis, estabelece-se um regime especial para este tipo de isqueiros com o objectivo de garantir uma utilização segura e contínua durante um largo período de tempo. Contudo, os isqueiros recarregáveis que sejam isqueiros novidade devem obedecer aos requisitos de segurança estabelecidos no presente decreto-lei.

Através do presente decreto-lei estabelece-se ainda a obrigação de os responsáveis pela colocação no mercado apresentarem às entidades competentes, quando solicitado e dentro do prazo estabelecido por estas, relatórios de ensaio sobre os aspectos de segurança das crianças elaborados por organismos de ensaio acreditados, sob pena dos isqueiros serem retirados do mercado. Os distribuidores ficam, igualmente, obrigados a colaborar com as entidades competentes disponibilizando a documentação necessária para identificar quem lhes forneceu os isqueiros que comercializam, de modo a garantir a rastreabilidade dos mesmos.

São entidades fiscalizadoras, no âmbito das respectivas competências, a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, enquanto autoridade de controlo de mercado, e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, enquanto entidade de controlo aduaneiro.

O decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação. Contudo, é autorizado, até 11 de Março de 2008, o fornecimento de isqueiros ao utilizador final de modo a possibilitar o esgotamento dos *stocks* existentes.

Foi ouvido o Conselho Nacional do Consumo.

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 estabelece o regime aplicável à colocação de isqueiros no mercado, dando execução ao disposto na Decisão da Comissão Europeia n.º 2006/502/CE, de 11 de Maio, que obriga os Estados membros a tomarem as medidas necessárias para garantir que no mercado apenas se coloquem isqueiros seguros para as crianças e proibir a colocação no mercado de isqueiros novidade.

**Artigo 2.º****Definições**

Para efeitos da aplicação do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Isqueiro» o dispositivo accionado manualmente para fins de produção de uma chama, com depósito de combustível destinado a ser ou não recarregado, e utilizado normalmente para acender cigarros, charutos e cachimbos, bem como para inflamar, nomeadamente papel, pavios, velas e candeias;

b) «Isqueiro novidade» o isqueiro incluindo qualquer suporte ou acessório que nele pode ser incorporado ou fixado, que de alguma forma se assemelha a outros artigos vulgarmente reconhecidos como atractivos para serem utilizados por crianças com idade inferior a 51 meses ou que, com o objectivo de entretenimento, produzam efeitos de animação. Estes isqueiros funcionam com qualquer combustível, incluindo gás butano ou combustível líquido. Encontram-se abrangidos por esta definição, entre outros, isqueiros, ou suportes claramente destinados a servir de apoio aos isqueiros, cuja forma se assemelhe a personagens de desenhos animados, brinquedos, armas, relógios, telefones, instrumentos musicais, veículos, corpo humano ou partes do corpo humano, animais, produtos alimentares ou bebidas, ou que produzam efeitos sonoros ou luminosos ou objectos que se movam, ou outras características de entretenimento;

c) «Isqueiro seguro para as crianças» o isqueiro concebido e fabricado de maneira a que, em condições normais e razoavelmente previsíveis de utilização, não possa ser accionado por crianças de idade inferior a 51 meses, devido, nomeadamente, à força necessária para este efeito, à sua concepção ou à protecção do mecanismo de ignição ou à complexidade ou sequência das operações necessárias para a ignição;

d) «Modelo de isqueiro» o isqueiro proveniente do mesmo fabricante cujas diferenças, a nível da concepção ou das características, não sejam de molde a pôr em risco a segurança das crianças;

e) «Ensaio em matéria de segurança das crianças» o ensaio sistemático em matéria de segurança das crianças de um determinado modelo de isqueiro, realizado com base numa amostra dos isqueiros em causa, nomeadamente os ensaios realizados em conformidade com a norma EN 13869:2002 — Isqueiros — isqueiros seguros para as crianças requisitos de segurança e métodos de ensaio no que se refere às especificações que não as dos n.ºs 3.1, 3.4 e 5.2.3 da norma, ou com os requisitos de ensaio de normas pertinentes de países não comunitários em que vigorem requisitos em matéria de segurança de crianças equivalentes aos estabelecidos no presente decreto-lei;

f) «Colocação no mercado» acção de colocar pela primeira vez isqueiros à disposição no mercado, a título oneroso ou gratuito, com vista à sua distribuição ao utilizador final;

g) «Fabricante» o produtor de acordo com a definição da alínea e) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 69/2005, de 17 de Março, relativo à segurança geral dos produtos.

h) «Distribuidor» o distribuidor como tal definido na alínea f) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 69/2005, de 17 de Março;

i) «Utilizador final» último elemento da cadeia de distribuição e de comercialização de um produto; aquele que adquire o isqueiro para seu uso ou de terceiro.

**Artigo 3.º****Colocação no mercado**

1 — Só podem ser colocados no mercado os isqueiros seguros para as crianças.

2 — É proibida a colocação no mercado de isqueiros novidade.

**Artigo 4.º****Presunção de segurança**

Presumem-se seguros para as crianças:

a) Os isqueiros conformes às normas nacionais que transponham a norma EN 13869:2002 no que se refere às especificações que não as dos n.ºs 3.1, 3.4 e 5.2.3 da referida norma;

b) Os isqueiros provenientes de qualquer Estado membro, da Turquia ou de um estado subscritor do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu que cumpram a respectiva legislação nacional de acordo com a Decisão n.º 2006/502/CE, da Comissão Europeia, de 11 de Maio, que substituiu a Decisão n.º 2006/498/CE, de 14 de Julho;

c) Os isqueiros conformes às normas pertinentes de países terceiros em que vigorem requisitos em matéria de segurança das crianças equivalentes aos estabelecidos no presente decreto-lei.

**Artigo 5.º****Obrigações dos fabricantes e distribuidores**

1 — Como condição para a colocação de isqueiros no mercado, os fabricantes são obrigados:

a) A manter um relatório de ensaio relativo a cada modelo de isqueiro juntamente com amostras de isqueiros do modelo submetido a ensaio que certifique que o modelo de isqueiro colocado no mercado é seguro para as crianças e a facultar este relatório, mediante pedido e dentro do prazo fixado, à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) ou à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC);

b) A comprovar que todos os isqueiros em cada um dos lotes colocados no mercado estão conformes ao modelo submetido a ensaio e a facultar a documentação referente ao programa de ensaios e controlo que apoie essa comprovação;

c) A vigiar em permanência, utilizando os métodos de ensaio apropriados, a conformidade dos isqueiros a colocar no mercado com as soluções técnicas adoptadas para garantir a segurança das crianças e manter à disposição da ASAE e da DGAIEC os registos de produção indicando que todos os isqueiros se encontram em conformidade com o modelo submetido a ensaio;

d) Manter um novo relatório de ensaio em matéria de segurança das crianças se um modelo for objecto de quaisquer alterações que afectem os requisitos de segurança estabelecidos no presente decreto-lei e facultá-lo, mediante pedido e com a maior brevidade, à ASAE e à DGAIEC;

2 — Os distribuidores devem manter a documentação necessária para identificar quem lhes forneceu os isqueiros que comercializam, de modo a garantir a rastreabilidade da origem dos isqueiros ao longo da cadeia de abastecimento até ao fabricante, e a facultar esta documentação à ASAE e à DGAIEC mediante pedido e no prazo estabelecido por estas.

3 — O incumprimento das obrigações constantes nos números anteriores, nos prazos estabelecidos pela ASAE e pela DGAIEC, determina a retirada dos isqueiros do mercado ou tratando-se de uma importação, implica a proibição de desalfandegamento e consequente colocação em livre prática e no consumo.

#### Artigo 6.º

##### Relatórios de segurança

1 — Os relatórios de ensaio em matéria de segurança das crianças referidos no n.º 1 do artigo anterior devem incluir:

a) A firma, endereço e local de estabelecimento principal do fabricante, onde quer que se encontre estabelecido, e do importador caso os isqueiros sejam importados;

b) A descrição completa do isqueiro, incluindo as dimensões, a forma, o peso, o combustível, a capacidade de combustível, o mecanismo de ignição, os dispositivos de segurança das crianças, o *design*, as soluções técnicas e outras características que permitem que o isqueiro seja seguro para as crianças nos termos do presente decreto-lei; inclui-se, em especial, a descrição pormenorizada de todas as dimensões, requisitos de força ou outras características que possam afectar a segurança do isqueiro, bem como as tolerâncias do fabricante em relação a cada característica;

c) A descrição pormenorizada dos ensaios e dos resultados obtidos, datas dos ensaios, local da sua realização, a identificação do organismo que os realizou, bem como dados sobre a qualificação e competência de tal organismo para executar os ensaios em causa;

d) A identificação do local onde os isqueiros foram fabricados;

e) O local onde se encontra a documentação exigida pelo presente decreto-lei;

f) As referências da acreditação ou do reconhecimento do organismo de ensaio.

2 — Os relatórios de ensaio em matéria de segurança das crianças referidos no número anterior são estabelecidos por um dos seguintes organismos:

a) Organismos de ensaio acreditados que preenham os requisitos previstos na norma EN ISO/IEC 17025:2005 — Requisitos gerais de competência para laboratórios de ensaio e calibração, acreditados por um membro do ILAC (International Laboratory Accreditation Cooperation) para realizar ensaios em matéria de segurança das crianças;

b) Organismos qualificados para o efeito pelo Instituto Português da Qualidade, I. P. (IPQ);

c) Organismos de ensaio, cujos relatórios de ensaio em matéria de segurança das crianças sejam aceites por um dos países que aplicam requisitos de segurança equivalentes ao estabelecido no presente decreto-lei.

#### Artigo 7.º

##### Isqueiros recarregáveis

1 — O disposto no presente decreto-lei não se aplica à colocação no mercado de isqueiros recarregáveis desde que estes não sejam isqueiros novidade.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os responsáveis pela colocação no mercado de isqueiros recarregáveis são obrigados a fornecer à ASAE e à

DGAIEC, quando solicitado, documentação que ateste que os isqueiros são concebidos, fabricados e comercializados de forma a garantir uma utilização segura e contínua durante um período de vida útil de, pelo menos, cinco anos, podendo ser objecto de reparação.

3 — A documentação referida no número anterior deve comprovar:

a) A existência de garantia escrita de, pelo menos, dois anos para cada isqueiro, nos termos do Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de Abril;

b) A possibilidade de o isqueiro ser efectivamente reparado, incluindo o seu mecanismo de ignição, e recarregado com segurança, durante todo o tempo de vida útil;

c) A possibilidade de substituição ou de reparação, findo o período de garantia, de partes não consumíveis, mas susceptíveis de desgaste ou avaria devido a uso contínuo, encontrando-se o respectivo centro de assistência pós-venda sediado na União Europeia.

#### Artigo 8.º

##### Entidades fiscalizadoras

A fiscalização do cumprimento das disposições do presente decreto-lei é realizada pela ASAE e pela DGAIEC no âmbito das respectivas competências, sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

#### Artigo 9.º

##### Contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações puníveis com coima de € 2490 a € 3490 e de € 24 940 a € 44 890, consoante o infractor seja pessoa singular ou colectiva:

a) A colocação de isqueiros no mercado em violação do disposto no artigo 3.º;

b) O incumprimento das obrigações dos fabricantes e distribuidores definidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º;

c) O incumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 7.º

2 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 2000 a € 3490 e de € 12 470 a € 44 890, consoante o infractor seja pessoa singular ou colectiva, a não inclusão no relatório de segurança de um dos elementos referidos no n.º 1 do artigo 6.º

#### Artigo 10.º

##### Sanções acessórias

1 — Em função da gravidade das infracções e da culpa do agente podem ser aplicadas as seguintes sanções acessórias:

a) Interdição do exercício da actividade por um período até dois anos;

b) Encerramento do estabelecimento por um período até dois anos.

2 — Pode ser determinada a publicidade da aplicação das sanções previstas nas alíneas a) e b) do número anterior mediante:

a) A afixação de cópia da decisão no próprio estabelecimento e em lugar bem visível pelo período de 30 dias; e

b) A sua publicação a expensas do infractor em jornal de difusão nacional, regional ou local de acordo com o lugar, a gravidade e os efeitos da infracção.



## Artigo 11.º

**Instrução dos processos e aplicação de sanções**

1 — Compete à ASAE e à DGAIEC instruir os processos de contra-ordenação previstos no presente decreto-lei, no âmbito das respectivas competências de fiscalização de acordo com o disposto no artigo 8.º

2 — Compete à Comissão para a Aplicação de Coimas em Matéria Económica e Publicidade a aplicação das coimas e sanções acessórias.

3 — A receita das coimas reverte em:

- a) 60% para o Estado;
- b) 30% para a entidade que procede à instrução do processo de contra-ordenação;
- c) 10% para a entidade que acompanha a aplicação global do decreto-lei.

## Artigo 12.º

**Aplicação global do decreto-lei**

Sem prejuízo do disposto nos artigos 8.º e 11.º, o acompanhamento da aplicação global do presente decreto-lei compete ao Instituto do Consumidor, cabendo-lhe elaborar e publicar no final do 3.º ano a contar da data da sua entrada em vigor um relatório sobre a execução do mesmo com base em dados fornecidos pela ASAE e pela DGAIEC.

## Artigo 13.º

**Norma transitória**

Os isqueiros colocados no mercado antes da entrada em vigor do presente decreto-lei e que não cumpram o aqui estabelecido podem ser fornecidos ao utilizador final até 11 de Março de 2008 tendo em vista o esgotamento dos *stocks* existentes.

## Artigo 14.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* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Alberto Bernardes Costa* — *Fernando Pereira Serrasqueiro*.

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*.

**Decreto-Lei n.º 173/2007**

de 8 de Maio

O preço dos bens e dos serviços é um factor determinante na formação da vontade de contratar dos consumidores. Pelo carácter essencial da informação que é transmitida, a comunicação sobre o preço de um bem

ou serviço deve estar subordinada a um princípio fundamental de transparência por forma que o consumidor possa avaliar o custo efectivo do bem ou serviço que pretende adquirir e ponderar a sua decisão.

No que se refere à indicação de preços do serviço de transporte aéreo, a prática tem demonstrado que os critérios de indicação do preço não são uniformes entre as transportadoras aéreas ou seus agentes, isto é, agências de viagens e outros operadores turísticos. De facto, constata-se que se existem situações em que o preço anunciado já inclui as taxas que são cobradas aquando da emissão do título de transporte, nomeadamente a taxa de serviço a passageiros e a taxa de segurança, outras situações existem em que o preço anunciado não inclui estas ou outras taxas ou quaisquer encargos que possam resultar de acordos ou de práticas comerciais realizados pelas transportadoras e restantes operadores.

A mensagem publicitária reflecte esta situação. Assim, é frequente a mensagem publicitária ao serviço de transporte aéreo utilizar a tarifa mais baixa praticada como objecto essencial da mensagem, pelo uso de expressões como «desde» e «a partir», criando nos consumidores a convicção de que o valor anunciado é o preço total a pagar e que todos os lugares disponíveis custam aquele valor.

Pelo exposto, o Governo decide legislar no sentido de acautelar os direitos e interesses económicos dos consumidores com o objectivo de garantir uma maior transparência na indicação do preço das tarifas aéreas e uma maior certeza na interpretação da mensagem publicitária.

Deste modo, o presente decreto-lei estabelece que o preço total do transporte aéreo deve incluir, para além do valor das tarifas, todos os impostos, taxas e outros encargos que nele sejam repercutidos, de modo a assegurar ao consumidor uma informação clara, adequada e inequívoca sobre o preço do serviço que lhe permita comparar os preços e as condições de oferta. Determina, ainda, que a mensagem publicitária deve mencionar que a tarifa mais baixa anunciada está limitada ao número de lugares disponíveis devendo, ainda, indicar, de forma bem visível, clara e inequívoca, se a tarifa se refere à viagem de ida ou de volta ou à viagem de ida e volta.

Foi promovida a consulta ao Conselho Nacional do Consumo.

Foi ouvido o Instituto Nacional de Aviação Civil. 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 estabelece os termos em que a obrigação de indicação das tarifas do transporte aéreo deve ser cumprida bem como certos requisitos a que deve obedecer a mensagem publicitária a este serviço.

## Artigo 2.º

**Âmbito**

O disposto no presente decreto-lei aplica-se às transportadoras aéreas e aos seus agentes, agências de viagens e outros operadores turísticos.

## Artigo 3.º

**Forma de indicação das tarifas**

1 — As tarifas devem ser apresentadas em caracteres bem visíveis, claros e perfeitamente legíveis, de forma a obter a melhor informação para o consumidor.

2 — As tarifas devem exprimir o preço em euros ou na moeda local, a ser pago pelos passageiros às transportadoras aéreas ou seus agentes pelo respectivo transporte e da sua bagagem por meio de serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo o pagamento e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares.

3 — Sem prejuízo do estabelecido no número anterior, as transportadoras aéreas e os seus agentes devem informar os consumidores, de forma clara, sobre o preço total do transporte aéreo, devendo este discriminar de modo inequívoco e detalhado os termos e as condições aplicáveis à tarifa escolhida, assim como sobre quaisquer impostos, taxas ou encargos de serviço aplicáveis.

4 — As transportadoras e os seus agentes devem oferecer ao consumidor a tarifa mais baixa disponível para a data, voo e classe de serviços pretendidos, aplicável a cada caso, através dos seus canais de venda directa, como sejam sistema de reservas pelo telefone, portal na Internet e lojas de vendas.

5 — As transportadoras e os seus agentes devem informar os passageiros de que podem existir diferenças tarifárias nos seus canais de venda referidos no número anterior.

6 — Para além do estabelecido no número anterior, as transportadoras aéreas e os seus agentes devem, ainda, informar se o preço total indicado se refere apenas à viagem de ida ou de volta ou à viagem de ida e volta.

## Artigo 4.º

**Forma de indicação das taxas, sobretaxas e encargos**

Na discriminação das taxas, sobretaxas, impostos e outros encargos, a respectiva identificação é obrigatoriamente apresentada por extenso e na língua portuguesa, de forma clara e detalhada, em caracteres bem visíveis e facilmente interpretados pelos consumidores, sem prejuízo das resoluções e das práticas recomendadas da Associação Internacional das Transportadoras Aéreas (IATA), em matéria de emissão de títulos de transporte aéreo.

## Artigo 5.º

**Publicidade**

1 — A publicidade a serviços de transporte aéreo e serviços conexos obedece às regras e princípios constantes do Código da Publicidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 330/90, de 23 de Outubro.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, toda a publicidade que faça referência a tarifas de transporte aéreo deve indicar o preço total a pagar pelo consumidor, incluindo as taxas, sobretaxas, impostos e outros encargos, bem como a informação de que a comercialização da tarifa está sujeita ao número de lugares disponíveis.

3 — A publicidade deve ainda indicar, de forma bem visível, clara e inequívoca, se o preço se refere à viagem de ida ou de volta ou à viagem de ida e volta.

## Artigo 6.º

**Fiscalização**

1 — A fiscalização do disposto no presente decreto-lei, bem como a instrução dos respectivos processos de contra-ordenação, compete à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica.

2 — Exclui-se do número anterior a fiscalização ao disposto no artigo 5.º, cuja competência e instrução dos respectivos processos é do Instituto do Consumidor.

3 — Compete à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e de Publicidade (CACMEP) a aplicação das respectivas coimas.

## Artigo 7.º

**Contra-ordenações**

1 — A violação do disposto nos artigos 3.º e 4.º constitui contra-ordenação punível com as seguintes coimas:

- a) De € 500 a € 3500, tratando-se de pessoa singular;
- b) De € 5000 a € 35 000, tratando-se de pessoa colectiva.

2 — A violação do disposto no artigo 5.º constitui contra-ordenação punível nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 34.º do Código da Publicidade.

## Artigo 8.º

**Produto das coimas**

O produto das coimas decorrente da violação do disposto nos artigos 3.º a 5.º reverte em:

- a) 10% para a CACMEP;
- b) 30% para a entidade fiscalizadora;
- c) 60% para o Estado.

## Artigo 9.º

**Avaliação da execução do diploma**

No final do 1.º ano a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei, o Instituto do Consumidor elabora e divulga um relatório de avaliação do impacte da aplicação do mesmo.

## Artigo 10.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Março de 2007. — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Alberto Bernardes Costa — 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.

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS

### Decreto-Lei n.º 174/2007

de 8 de Maio

As normas a que deve obedecer o fabrico e a comercialização do vinagre constam do Decreto-Lei n.º 58/85, de 11 de Março, e da Portaria n.º 55/88, de 27 de Janeiro, que regulamenta o primeiro.

Considerando, contudo, que as alterações entretanto ocorridas nesta matéria tornam necessária uma adequação daquele regime ao progresso tecnológico e à legislação geral relativa aos géneros alimentícios:

É necessário alargar o elenco das matérias-primas admissíveis para o fabrico de vinagre, para que os operadores económicos portugueses possam concorrer, em igualdade de circunstâncias, com os seus congéneres europeus.

Foram, por isso, consideradas as definições, as características e as regras de rotulagem referidas na norma europeia EN 13 188, relativa ao vinagre, e respectivas alterações.

O presente decreto-lei estabelece, assim, as regras de fabrico e comercialização do vinagre, revogando o Decreto-Lei n.º 58/85, de 11 de Março, e a Portaria n.º 55/88, de 27 de Janeiro.

Foi cumprido o procedimento de informação no domínio das normas e regras técnicas, previsto no Decreto-Lei n.º 58/2000, de 18 de Abril, que transpôs para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 98/34/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho, e a Directiva n.º 98/48/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Julho, que alterou a primeira.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### Âmbito

1 — O presente decreto-lei define as características e classificação do vinagre destinado à alimentação humana e estabelece as respectivas regras de acondicionamento e rotulagem.

2 — Sem prejuízo das disposições específicas nacionais e comunitárias relativas às exigências qualitativas e de rotulagem, o presente decreto-lei aplica-se igualmente aos vinagres do sector vitivinícola com direito a denominação de origem ou indicação geográfica.

3 — O presente decreto-lei não se aplica à mistura de água e ácido acético, a qual não pode ser comercializada com a denominação de venda «vinagre».

#### Artigo 2.º

##### Definições e classificação

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por «vinagre» o produto obtido exclusivamente pelo processo biológico de dupla fermentação, alcoólica e acética, de produtos de origem agrícola.

2 — Quanto à origem, os vinagres classificam-se em:

*a)* «Vinagre de vinho», o vinagre obtido exclusivamente do vinho pelo processo biológico de fermentação acética;

*b)* «Vinagre de fruta e vinagre de bagas», o vinagre obtido da fruta ou bagas de fruta pelo processo biológico de fermentação alcoólica e acética;

*c)* «Vinagre de sidra», o vinagre obtido da sidra pelo processo biológico de fermentação acética;

*d)* «Vinagre de álcool», o vinagre obtido do álcool destilado de origem agrícola pelo processo biológico de fermentação acética;

*e)* «Vinagre de cereais», vinagre obtido, sem destilação intermédia, pelo processo biológico de dupla fermentação, alcoólica e acética, de cereais cujo amido tenha sido convertido em açúcares pela diastase de cevada maltada ou por qualquer outro processo;

*f)* «Vinagre de malte», vinagre obtido, sem destilação intermédia, pelo processo biológico de dupla fermentação, alcoólica e acética, de cevada maltada com ou sem a adição de cereais, cujo amido foi convertido em açúcares unicamente pelo processo da diastase de cevada maltada;

*g)* «Vinagre de malte destilado», vinagre obtido pela destilação do vinagre de malte, sob pressão reduzida, contendo apenas os constituintes voláteis do vinagre de malte de que deriva;

*h)* «Outros vinagres», vinagres de outros produtos de origem agrícola de dupla fermentação não contemplados nas alíneas anteriores, designadamente de mel, de cerveja, entre outros;

*i)* «Vinagres aromatizados e vinagres com especiarias», os vinagres referidos nas alíneas anteriores aos quais sejam adicionadas plantas ou partes de plantas aromatizantes, especiarias e extractos aromatizantes, que sejam organolepticamente perceptíveis.

#### Artigo 3.º

##### Matérias-primas

1 — No fabrico de vinagre só podem ser utilizadas matérias-primas em conveniente estado de conservação e que se apresentem isentas de substâncias ou matérias estranhas à sua normal composição, bem como de microrganismos patogénicos ou de substâncias destes derivados em níveis susceptíveis de prejudicarem a saúde do consumidor.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, no fabrico de vinagre do sector vitivinícola só podem ser utilizados vinhos cujas características estejam conformes com o estabelecido na legislação em vigor, podendo, contudo, apresentar excesso de acidez volátil.

#### Artigo 4.º

##### Ingredientes facultativos

Na preparação de vinagre é permitida a adição de:

- a)* Plantas ou partes de plantas aromatizantes, especiarias e extractos aromatizantes;
- b)* Sumos de fruta ou concentrados de sumo de fruta;
- c)* Mel;
- d)* Açúcar;
- e)* Sal.

#### Artigo 5.º

##### Substâncias proibidas

Na preparação de vinagre é proibida a adição das seguintes substâncias:

- a)* Aromatizantes artificiais;
- b)* Óleos de gatinha de uva, naturais ou artificiais;

c) Resíduos de destilação, resíduos de fermentação ou os seus subprodutos;

d) Substâncias extraídas de bagaço de todos os tipos;

e) Ácidos de todos os tipos, com excepção daqueles naturalmente contidos nas matérias-primas utilizadas ou contidos em qualquer substância cuja adição nestas seja permitida, como sejam, designadamente, os aditivos.

#### Artigo 6.º

##### Características dos vinagres

O vinagre deve apresentar as características constantes do anexo do presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

#### Artigo 7.º

##### Métodos de análise

Para verificação das características do vinagre a que se refere o presente decreto-lei são utilizados os métodos de preparação de amostra e de análise definidos comunitariamente e, na sua ausência, os métodos validados internacionalmente reconhecidos, designadamente os aprovados pela Organização Internacional da Vinha e do Vinho e pelo Codex Alimentarius.

#### Artigo 8.º

##### Aditivos e auxiliares tecnológicos

1 — No fabrico de vinagre é admitida a utilização dos aditivos que se encontram fixados na legislação relativa aos aditivos alimentares.

2 — No fabrico de vinagre são ainda admitidos os agentes de filtração, de clarificação e de acabamento aprovados para os vinhos e, caso seja necessário facilitar a multiplicação das acetobactérias, as substâncias orgânicas, designadamente preparações de malte, amido líquido, glucose e as substâncias inorgânicas, tais como os fosfatos e sais de amónio.

#### Artigo 9.º

##### Operações tecnológicas

No fabrico, preparação e conservação dos vinagres do sector vitivinícola são autorizadas as operações tecnológicas aprovadas para os vinhos e ainda as seguintes:

a) Mistura de vinhos;

b) Diluição dos produtos alcoólicos com água potável, na proporção conveniente para se obter uma acetificação normal;

c) Acetificação rápida por meio de corrente de ar, oxigénio ou aquecimento e o emprego dos mesmos meios para o seu envelhecimento;

d) Descoloração dos vinhos, outros líquidos alcoólicos e dos próprios vinagres com carvões descolorantes;

e) Clarificação com os produtos a que se refere o n.º 2 do artigo anterior;

f) Trasfega, separação líquido-sólido e líquido-líquido e refrigeração;

g) Diluição dos vinagres com água potável, na proporção conveniente para se obter um vinagre com as características fixadas no presente decreto-lei;

h) Coloração com caramelo;

i) Esterilização e pasteurização.

#### Artigo 10.º

##### Acondicionamento

1 — O vinagre destinado ao consumidor final deve apresentar-se pré-embalado, podendo encontrar-se a granel quando se destine às indústrias, a grossistas e a outras entidades similares.

2 — O material em contacto com o vinagre deve ser impermeável, inerte e inócuo em relação ao conteúdo e garantir uma adequada conservação, conforme previsto na legislação relativa aos materiais destinados a entrar em contacto com os géneros alimentícios.

#### Artigo 11.º

##### Rotulagem

1 — A rotulagem do vinagre destinado ao consumidor final deve cumprir o disposto na legislação aplicável, devendo ainda observar o seguinte:

a) A denominação de venda deve ser constituída pelas expressões constantes das alíneas a) a g) do n.º 2 do artigo 2.º;

b) Para os produtos a que se refere a alínea h) do n.º 2 do artigo 2.º, a denominação de venda deve ser «vinagre» seguida da indicação da respectiva matéria-prima;

c) Nos produtos referidos na alínea a) do presente número, que sejam aromatizados, a denominação de venda deve ser completada com a menção «aromatizado» ou com a indicação da especiaria utilizada;

d) Os ingredientes facultativos, referidos nas alíneas a) a c) do artigo 4.º, devem ser mencionados junto à denominação de venda.

2 — Na denominação de venda a que se refere a alínea a) do número anterior, as menções «fruta», «cereais», «aromatizado» e «especiarias» podem ser substituídas pela indicação das espécies utilizadas, por ordem decrescente da sua proporção.

#### Artigo 12.º

##### Registos

O controlo da laboração e das quantidades produzidas do vinagre do sector vitivinícola é assegurado através de registos elaborados para o efeito pelo operador económico das matérias-primas utilizadas.

#### Artigo 13.º

##### Aplicação do princípio do reconhecimento mútuo

Considera-se que satisfazem os requisitos estabelecidos no presente decreto-lei o vinagre proveniente de qualquer Estado membro da União Europeia, da Turquia, ou de um Estado subscritor do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, que cumpram as respectivas regras nacionais que lhes sejam aplicáveis, sempre que estas prevejam um nível de protecção reconhecido, equivalente ao definido neste decreto-lei.

#### Artigo 14.º

##### Fiscalização

A fiscalização do cumprimento das normas do presente decreto-lei compete à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

**Artigo 15.º****Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima, no montante mínimo de € 500 e máximo de € 3740 ou € 44 890, consoante o agente seja pessoa singular ou colectiva:

- a) O fabrico ou a comercialização de vinagre cujas características e ingredientes não respeitem o disposto nos artigos 2.º a 6.º e 8.º;
- b) A comercialização de vinagre cujo acondicionamento e rotulagem não cumpra o disposto, respectivamente, nos artigos 10.º e 11.º;
- c) O incumprimento, pelo operador económico, das obrigações de registo constantes do artigo 12.º

2 — A negligência é punível, sendo o montante das coimas referido no número anterior reduzido a metade.

**Artigo 16.º****Sanções acessórias**

Consoante a gravidade da contra-ordenação e a culpa do agente, podem ser aplicadas, cumulativamente com a coima, as seguintes sanções acessórias:

- a) Perda de objectos pertencentes ao agente;
- b) Interdição do exercício de profissões ou actividades cujo exercício dependa de título público ou de autorização ou homologação de autoridade pública;
- c) Privação do direito a subsídio ou benefício outorgado por entidades ou serviços públicos;
- d) Privação do direito de participar em feiras ou mercados;
- e) Privação do direito de participar em arrematações ou concursos públicos que tenham por objecto o fornecimento de bens e serviços, a concessão de serviços públicos e a atribuição de licenças ou alvarás;
- f) Encerramento de estabelecimento cujo funcionamento esteja sujeito a autorização ou licença de autoridade administrativa;
- g) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás.

**Artigo 17.º****Instrução e decisão**

1 — A instrução dos processos de contra-ordenação compete à ASAE.

2 — A aplicação de coimas e sanções acessórias compete à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e de Publicidade (CACMEP).

**Artigo 18.º****Afectação do produto das coimas**

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 30 % para a ASAE;
- c) 10 % para a CACMEP.

**Artigo 19.º****Regiões Autónomas**

O presente decreto-lei aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das adap-

tações que sejam introduzidas através de diploma regional adequado, cabendo a sua execução administrativa aos serviços competentes das respectivas administrações regionais.

**Artigo 20.º****Norma transitória**

Num período transitório de 12 meses contados da entrada em vigor do presente decreto-lei, é admitida a comercialização de vinagre cuja rotulagem obedeça ao Decreto-Lei n.º 58/85, de 11 de Março, sem prejuízo da conformidade do produto com as características fixadas no presente decreto-lei.

**Artigo 21.º****Norma revogatória**

1 — É revogado o Decreto-Lei n.º 58/85, de 11 de Março, com excepção das suas disposições relativas à rotulagem, que se mantêm em vigor até ao final do período transitório estabelecido no artigo anterior.

2 — É revogada a Portaria n.º 55/88, de 27 de Janeiro.

**Artigo 22.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 22 de Março de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Alberto Bernardes Costa* — *António José de Castro Guerra* — *Jaime de Jesus Lopes Silva*.

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**

(a que se refere o artigo 6.º)

**I — Características dos vinagres**

Acidez total, expressa em ácido acético por 100 ml:

Vinagre de vinho — mínimo 6 g/100 ml;  
Outros — mínimo 5 g/100 ml.

Álcool residual, em volume, a 20°C:

Vinagre de vinho — máximo 1,5%;  
Outros — máximo 0,5%.

**II — Características específicas dos vinagres do sector vitivinícola**

Aspecto — límpido, podendo admitir-se ligeiro depósito ou turvação.

Cor, aroma e sabor — próprios da natureza da matéria-prima e dos ingredientes facultativos indicados no rótulo.

**Decreto-Lei n.º 175/2007**

de 8 de Maio

O Regulamento (CE) n.º 1935/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Outubro, relativo aos materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos, revogou as Directivas n.ºs 80/590/CEE, da Comissão, de 9 de Junho, e 89/109/CEE, do Conselho, de 21 de Dezembro de 1988, transpostas para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 193/88, de 30 de Maio.

Aquele diploma estabelece os princípios gerais a que devem obedecer os materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos, nomeadamente no que respeita às suas características, restrições e condições de utilização, substâncias utilizadas no seu fabrico, bem como as normas relativas à rotulagem e rastreabilidade daquele.

Em virtude da evolução tecnológica o referido regulamento contempla também as normas aplicáveis aos materiais e objectos activos e inteligentes que entram em contacto com os alimentos.

Não obstante a aplicabilidade directa do Regulamento (CE) n.º 1935/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Outubro, em todos os Estados membros, torna-se necessário tipificar as infracções e respectivas sanções, que devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas, em caso de violação das normas do referido regulamento comunitário.

Assim, e em cumprimento do disposto no Regulamento n.º 1935/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Outubro, o presente decreto-lei estabelece quais os organismos com competência para fiscalizar o cumprimento das normas daquele, bem como o regime sancionatório aplicável em caso de infracção às mesmas.

Foi promovida a consulta ao Conselho Nacional do Consumo.

Assim:

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

**CAPÍTULO I****Disposições gerais****Artigo 1.º****Objecto**

O presente decreto-lei visa assegurar a execução e garantir o cumprimento, no ordenamento jurídico interno, das obrigações decorrentes do Regulamento (CE) n.º 1935/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Outubro, relativo aos materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos, adiante designado por Regulamento.

**Artigo 2.º****Competência da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica**

1 — Para efeitos do disposto no artigo 13.º do Regulamento, a autoridade nacional competente é a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).

2 — Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a ASAE é também a autoridade com competência para a fiscalização do cumprimento das normas do presente decreto-lei e das do Regulamento.

**CAPÍTULO II****Regime sancionatório****Artigo 3.º****Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima, cujo montante mínimo é de € 250 e máximo de € 3740 ou de € 44 890, consoante o agente em infracção seja respectivamente pessoa singular ou colectiva, o incumprimento ou a violação das normas técnicas previstas no Regulamento, nomeadamente:

*a*) O fabrico e a comercialização de materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos, incluindo os materiais e objectos activos e inteligentes, que não respeitem o disposto nos artigos 3.º e 4.º do Regulamento;

*b*) O desrespeito pela lista de substâncias autorizadas para o fabrico de materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos estabelecida na alínea *a*) do artigo 5.º do Regulamento;

*c*) O desrespeito pela lista de substâncias autorizadas incorporadas nos materiais e objectos activos ou inteligentes destinados a entrar em contacto com alimentos estabelecida na alínea *b*) do artigo 5.º do Regulamento;

*d*) O desrespeito pela lista dos materiais e objectos activos ou inteligentes, bem como das condições especiais de utilização dessas substâncias ou dos materiais e objectos em que estão incorporados, estabelecida na alínea *b*) do artigo 5.º do Regulamento;

*e*) O desrespeito pelos critérios de pureza das substâncias autorizadas nos materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos estabelecidos na alínea *c*) do artigo 5.º do Regulamento;

*f*) O desrespeito pelas condições especiais de utilização das substâncias autorizadas para o fabrico de materiais e objectos ou dos materiais e objectos em que são utilizadas estabelecidas na alínea *d*) do artigo 5.º do Regulamento;

*g*) O desrespeito pelos limites específicos relativamente à migração de certos constituintes ou grupos de constituintes para o interior ou para a superfície dos alimentos estabelecidos na alínea *e*) do artigo 5.º do Regulamento;

*h*) O desrespeito pelos limites globais relativamente à migração de constituintes para o interior ou para a superfície dos alimentos estabelecidos na alínea *f*) do artigo 5.º do Regulamento;

*i*) O desrespeito pelas disposições contra os riscos decorrentes do contacto bucal com materiais e objectos estabelecidas na alínea *g*) do artigo 5.º do Regulamento;

*j*) O não cumprimento das regras de rotulagem previstas no artigo 15.º do Regulamento;

*l*) A não apresentação da declaração de conformidade prevista no artigo 16.º do Regulamento;

*m*) A não existência de um processo que permita identificar a rastreabilidade dos materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os alimentos, prevista no artigo 17.º do Regulamento.

2 — A negligência é punível, sendo os montantes das coimas referidos no número anterior reduzidos a metade.

**Artigo 4.º****Sanções acessórias**

Consoante a gravidade da contra-ordenação e a culpa do agente, podem ser aplicadas simultaneamente com a coima as seguintes sanções acessórias:

*a*) Apreensão de objectos e materiais destinados a entrar em contacto com os alimentos;

- b) Interdição do exercício de uma profissão ou actividade que dependa de título público ou de autorização de homologação de autoridade pública;
- c) Privação do direito a subsídio ou benefício outorgado por entidades ou serviços públicos;
- d) Privação do direito de participar em feiras ou mercados;
- e) Encerramento de estabelecimento cujo funcionamento esteja sujeito a autorização ou licença de autoridade administrativa;
- f) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás.

#### Artigo 5.º

##### Instrução e decisão dos processos de contra-ordenação

1 — A instrução dos processos de contra-ordenação compete à ASAE, que pode, sendo o caso, determinar o respectivo arquivamento.

2 — A aplicação de coimas e sanções acessórias compete à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e de Publicidade (CACMEP).

#### Artigo 6.º

##### Afectação do produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 30 % para a ASAE;
- b) 10 % para a CACMEP;
- c) 60 % para o Estado.

### CAPÍTULO III

#### Disposições finais

#### Artigo 7.º

##### Regulamentação

As normas técnicas dos materiais e objectos destinados a entrar em contacto com os géneros alimentícios que não sejam objecto de regulamentação comunitária são aprovadas por diploma próprio.

#### Artigo 8.º

##### Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 193/88, de 30 de Maio.

#### Artigo 9.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 8 de Março de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Alberto Bernardes Costa* — *Fernando Pereira Serrasqueiro* — *Jaime de Jesus Lopes Silva*.

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*.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 176/2007

de 8 de Maio

A Directiva n.º 98/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Novembro, relativa à protecção jurídica dos serviços que se baseiam ou consistam num acesso condicional, veio estabelecer o quadro normativo genérico tornado necessário pela divulgação de serviços facultados pelas então emergentes tecnologias digitais, que se entendeu contribuir para aumentar as escolhas dos consumidores e o pluralismo cultural.

No entendimento do legislador comunitário, a necessidade de assegurar a viabilidade económica tanto dos serviços de radiodifusão como dos serviços da sociedade de informação, sempre que dependentes do recurso ao acesso condicional para assegurar a remuneração do prestador do serviço justificava a adopção de medidas específicas de protecção contra a utilização de dispositivos ilícitos que permitissem o acesso gratuito àqueles serviços.

Esta disposição comunitária foi transposta para o direito interno pelo artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 287/2001, de 8 de Novembro, que passou a sancionar como contra-ordenações as actividades que se desenvolviam no quadro da comercialização de dispositivos ilícitos.

O referido preceito veio, posteriormente, a ser incorporado no artigo 104.º da Lei n.º 5/2004, de 10 de Fevereiro — Lei das Comunicações Electrónicas —, mas com uma alteração: o legislador entendeu necessário criminalizar a actuação dos agentes que violassem a proibição de fabricar, importar, distribuir, vender, locar ou deter, para fins comerciais, os referidos dispositivos, prevendo a aplicação de uma pena de prisão até 3 anos.

Este agravamento da sanção teve origem na expansão de um mercado paralelo de fornecimento de dispositivos ilícitos, os quais facultavam o acesso aos serviços de acesso condicionado, à revelia dos respectivos operadores e sem a respectiva contrapartida económica.

Não se contemplou, porém, os comportamentos com finalidade privada, não comercial.

A experiência indica que para se ser eficaz se deve ir mais longe na protecção conferida aos serviços que se baseiam ou consistam num acesso condicional, proporcionando, assim, uma concorrência mais sã e transparente no mercado.

A Directiva n.º 98/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Novembro, já salvaguardava a necessidade de as sanções adoptadas pelos Estados membros deverem ser «efectivas, proporcionais e dissuasivas» e previa, desde logo, a possibilidade de «aplicação de quaisquer disposições nacionais que possam proibir a posse para fins privados de dispositivos ilícitos».

Numa altura em que são muito diversificados os modos de utilização dos serviços da sociedade de informação e da radiodifusão, tirando-se partido do enorme desenvolvimento das tecnologias digitais e do aperfeiçoamento dos terminais à disposição dos consumidores, e tendo em conta que continua a crescer, apesar de todos os esforços das autoridades públicas, dos operadores e dos fabricantes, um mercado paralelo de dispositivos ilícitos, entende-se necessário sancionar também o utilizador final pela aquisição, pela utilização

ou pela propriedade ou mera detenção, a qualquer título, de dispositivos ilícitos.

Esta alteração justifica-se não porque só o efeito dissuasor das medidas já adoptadas foi insuficiente para contrariar a expansão deste mercado ilegal mas também porque o utilizador deste tipo de dispositivos tem hoje inteira consciência da ilicitude do seu comportamento e dos prejuízos causados a operadores e outros detentores de direitos legalmente protegidos, como os direitos de autor e conexos.

Assim:

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

Artigo 1.º

Alteração à Lei n.º 5/2004, de 10 de Fevereiro

Os artigos 104.º, 113.º, 114.º e 116.º da Lei n.º 5/2004, de 10 de Fevereiro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 104.º

[...]

- 1 — .....
- a)* .....
- b)* .....
- c)* .....
- d)* Aquisição, utilização, propriedade ou mera detenção, a qualquer título, de dispositivos ilícitos para fins privados do adquirente, do utilizador, do proprietário ou do detentor, bem como de terceiro.
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....

Artigo 113.º

[...]

- 1 — .....
- a)* .....
- b)* .....
- c)* .....
- d)* .....
- e)* .....
- f)* .....
- g)* .....
- h)* .....
- i)* .....
- j)* .....
- l)* .....
- m)* .....
- n)* .....
- o)* .....
- p)* .....
- q)* .....
- r)* .....
- s)* .....
- t)* .....
- u)* .....
- v)* .....
- x)* .....
- z)* .....
- aa)* .....
- bb)* .....

- cc)* .....
- dd)* .....
- ee)* .....
- ff)* .....
- gg)* .....
- hh)* .....
- ii)* .....
- jj)* .....
- ll)* .....
- mm)* .....
- nn)* .....
- oo)* .....
- pp)* .....
- qq)* .....
- rr)* .....
- ss)* .....
- tt)* .....
- uu)* .....
- vv)* .....
- xx)* .....
- zz)* .....
- aaa)* .....
- bbb)* .....
- ccc)* .....
- ddd)* .....
- eee)* .....
- fff)* .....
- ggg)* .....
- hhh)* .....
- iii)* .....
- jjj)* .....
- lll)* .....
- mmm)* .....
- nnn)* .....
- ooo)* .....
- ppp)* .....
- qqq)* .....
- rrr)* .....
- sss)* A prática das actividades previstas na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 104.º;
- ttt)* [Anterior alínea *sss).*]
- uuu)* [Anterior alínea *ttt).*]
- vvv)* [Anterior alínea *uuu).*]
- xxx)* [Anterior alínea *vvv).*]

2 — As contra-ordenações previstas nas alíneas *a)* a *rrr)* e *ttt)* a *xxx)* do número anterior são puníveis com coima de € 500 a € 3740 e de € 5000 a € 5 000 000, consoante sejam praticadas por pessoas singulares ou colectivas, respectivamente.

3 — A contra-ordenação prevista na alínea *sss)* do n.º 1 é punível com coima de € 500 a € 3740 e de € 5000 a € 44 891,81, consoante seja praticada por pessoas singulares ou colectivas, respectivamente.

4 — [Anterior n.º 3.]

5 — [Anterior n.º 4.]

6 — [Anterior n.º 5.]

Artigo 114.º

[...]

- a)* Perda a favor do Estado de objectos, equipamentos e dispositivos ilícitos, nas contra-ordenações previstas nas alíneas *qqq)*, *rrr)* e *sss)* do n.º 1 do artigo anterior;
- b)* .....
- c)* .....



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 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 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 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 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) .....

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

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

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

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

m) 'Substituição no âmbito da manutenção', a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;

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

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

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

#### Artigo 5.º

[...]

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

2 — .....

3 — .....

4 — .....

#### Artigo 6.º

[...]

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

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

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

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

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

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

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

#### Artigo 8.º

[...]

1 — .....

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

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

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

#### Artigo 11.º

[...]

1 — .....

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

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

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



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

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

Artigo 13.º

[...]

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

Artigo 17.º

[...]

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

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

Artigo 21.º

[...]

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

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

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

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

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

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

«ANEXO I

[...]

1 — Infra-estruturas:

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

As linhas de alta velocidade compreendem:

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

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

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

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

2 — Material circulante:

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

Quer nas linhas especialmente construídas para a alta velocidade, a uma velocidade de pelo menos 250 km/h, permitindo, não obstante, em circunstâncias adequadas, atingir velocidades superiores a 300 km/h;

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

3 — Coerência do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade:

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

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

ANEXO II

[...]

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

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

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

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

b) Quer a domínios de carácter funcional:

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

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

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

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

#### ANEXO III

[...]

1 — .....	.....
2 — .....	.....
2.1 — .....	.....
2.2 — .....	.....
2.3 — .....	.....
2.4 — .....	.....
2.4.1 — .....	.....
2.4.2 — .....	.....
2.4.3 — .....	.....
2.4.4 — 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 — Exploração e gestão do tráfego.	.....
2.7.1 — .....	.....
2.7.2 — .....	.....
2.7.3 — .....	.....

#### ANEXO VII

[...]

1 — .....

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

Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a

emissão das autorizações de entrada em serviço, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva n.º 2004/49/CE, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

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

#### Artigo 3.º

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

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

#### «Artigo 11.º-A

##### Entrada em serviço de material circulante

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;

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

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

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

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

## Artigo 4.º

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

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

## Artigo 5.º

## Republicação

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

## Artigo 6.º

## Entrada em vigor

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

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

Promulgado em 23 de Abril de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 24 de Abril de 2007.

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

## ANEXO

## Decreto-Lei n.º 93/2000

## CAPÍTULO I

## Disposições gerais

## Artigo 1.º

## Objecto

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

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

## Artigo 2.º

## Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Artigo 3.º

#### Âmbito

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

### Artigo 4.º

#### Requisitos essenciais

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

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

## CAPÍTULO II

### Especificações técnicas de interoperabilidade

### Artigo 5.º

#### Função e características

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

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

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

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

### Artigo 6.º

#### Possibilidade de não aplicação

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO III

### Componentes de interoperabilidade

### Artigo 7.º

#### Condições de utilização

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

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

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

### Artigo 8.º

#### Conformidade com requisitos essenciais

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

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

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

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

### Artigo 9.º

#### Cláusula de salvaguarda

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

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

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

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

### Artigo 10.º

#### Declaração de conformidade

1 — Para elaborar a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido em Portugal deve aplicar as disposições previstas nas ETI que lhes digam respeito.

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO IV

### Subsistemas

#### Artigo 11.º

##### Entrada em serviço

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

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

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

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

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

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

#### Artigo 11.º-A

##### Entrada em serviço de material circulante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artigo 12.º

##### Interoperabilidade

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

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

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

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

#### Artigo 13.º

##### Processo de verificação «CE»

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

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

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

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

- a) Os documentos relativos às características do subsistema, bem como, se necessário, os elementos de certificação da conformidade dos componentes de interoperabilidade;
- b) Os elementos relativos às condições e restrições de utilização e às instruções de manutenção, fiscalização contínua ou periódica, regulação e conservação.

#### Artigo 14.º

##### Verificações complementares

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

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

#### CAPÍTULO V

##### Organismos notificados

#### Artigo 15.º

##### Organismos notificados

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

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

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

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

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

#### CAPÍTULO VI

##### Fiscalização e regime sancionatório

#### Artigo 16.º

##### Fiscalização

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

## Artigo 17.º

**Contra-ordenações**

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

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

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

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

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

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

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

g) A entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade sem autorização do IMTT.

## Artigo 18.º

**Instrução dos processos e aplicação das coimas**

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

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

## Artigo 19.º

**Produto das coimas**

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

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

## CAPÍTULO VII

**Disposições finais**

## Artigo 20.º

**Comunicação das vias de recurso e dos prazos de interposição**

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

## Artigo 21.º

**Acompanhamento da aplicação do diploma**

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

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

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

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

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

## ANEXO I

**Sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade**

## 1 — Infra-estruturas:

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

As linhas de alta velocidade compreendem:

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

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

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

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

## 2 — Material circulante:

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

Quer nas linhas especialmente construídas para a alta velocidade, a uma velocidade de pelo menos 250 km/h, permitindo, não obstante, em circunstâncias adequadas, atingir velocidades superiores a 300 km/h;

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

3 — Coerência do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade:

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

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

#### ANEXO II

##### Subsistemas

1 — Lista dos subsistemas:

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

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

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

b) Quer a domínios de carácter funcional:

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

2 — Domínios abrangidos:

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

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

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

#### ANEXO III

##### Requisitos essenciais

1 — Requisitos de âmbito geral:

1.1 — Segurança:

1.1.1 — A concepção, a construção ou o fabrico, bem como a manutenção e a vigilância dos componentes críticos para a segurança, e, em especial, dos elementos envolvidos na circulação dos comboios, devem garantir uma segurança em consonância com os objectivos fixados para a rede, mesmo que se verifiquem as situações degradadas especificadas;

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

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

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

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

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

1.3 — Saúde:

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

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

1.4 — Protecção do ambiente:

1.4.1 — As consequências para o ambiente da implantação e exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem ser avaliadas e tomadas em consideração aquando do projecto do sistema, em conformidade com as disposições comunitárias vigentes;

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

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

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

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

2 — Requisitos específicos de cada subsistema:

2.1 — Infra-estruturas:

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

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

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

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



## 2.2 — Energia:

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

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

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

Permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado;

Ser compatíveis com os dispositivos de captação instalados nos comboios;

## 2.3 — Controlo-comando e sinalização:

2.3.1 — Segurança — as instalações e as operações de controlo-comando e de sinalização utilizados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem possibilitar uma circulação de comboios que apresente um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados pela rede;

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

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

## 2.4 — Material circulante:

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

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

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

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

Devem existir dispositivos que, em caso de perigo, permitam aos passageiros assinalá-lo ao condutor e ao pessoal que os acompanha entrar em contacto com este;

As portas de acesso devem estar dotadas de um sistema de abertura e fecho que garanta a segurança dos passageiros; devem ser previstas saídas de emergência, que devem ser assinaladas;

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

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

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

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

como de controlo-comando, deve permitir a prossecução da missão do comboio sem consequências nefastas para os equipamentos que se mantenham em serviço;

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

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

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

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

## 2.5 — Manutenção:

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

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

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

## 2.6 — Ambiente:

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

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

## 2.7 — Exploração e gestão do tráfego:

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

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

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

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

## ANEXO IV

### Componentes de interoperabilidade

#### Declaração «CE» de conformidade de aptidão para a utilização

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referências do diploma;

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

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

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

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

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

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

#### ANEXO V

##### Subsistemas

##### Declaração «CE» de verificação

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

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

Referências do diploma;

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

Descrição sucinta do subsistema;

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

Referências dos documentos contidos no processo técnico;

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

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

Identificação do signatário.

#### ANEXO VI

##### Subsistemas

##### Verificação «CE»

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

Em conformidade com as disposições da directiva;

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

2 — A verificação do subsistema abrange as seguintes fases:

Concepção global;

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

Ensaios de recepção do subsistema.

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

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

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

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

Lista dos componentes de interoperabilidade incorporados no subsistema;

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

nismos notificados com base nas especificações técnicas comuns, certificado do organismo notificado encarregado da verificação «CE», que ateste que o projecto está em conformidade com as disposições do presente diploma, acompanhado das notas de cálculo correspondentes, por si assinado e especificando, se aplicável, as reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas, e acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados no âmbito da sua missão, tal como especificado nos n.ºs 5.3 e 5.4.

#### 5 — Vigilância:

5.1 — O objectivo da vigilância «CE» é ter a certeza de que as disposições decorrentes do processo técnico foram observadas durante a realização do subsistema.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ANEXO VII

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

1 — O organismo, o seu director e o pessoal encarregado de executar as operações de verificação não podem intervir, nem directamente nem como manda-

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

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

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

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

4 — O pessoal encarregado dos controlos deve possuir:

Uma boa formação técnica e profissional;

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

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

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

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

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

## **MINISTÉRIO DA SAÚDE**

### **Decreto-Lei n.º 179/2007**

**de 8 de Maio**

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

em que a mesma constitua o resultado de uma harmonização comunitária.

Neste contexto, impõe-se proceder à alteração do anexo VIII-B do Decreto-Lei n.º 142/2005, de 24 de Agosto, dando cumprimento à obrigação de transposição da Directiva n.º 2006/81/CE, da Comissão, de 23 de Outubro, que, entre outros objectivos, adapta a Directiva n.º 95/17/CE, que estabelecia normas de execução da Directiva n.º 76/768/CEE no que diz respeito à não inscrição de um ou de vários ingredientes na lista prevista na rotulagem dos produtos cosméticos, publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* do passado dia 20 de Dezembro de 2006.

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 para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/81/CE, da Comissão, de 23 de Outubro, que altera a Directiva n.º 95/17/CE, da Comissão, de 19 de Junho, no que diz respeito à não inscrição de um ou de vários ingredientes na lista prevista na rotulagem dos produtos cosméticos.

#### Artigo 2.º

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 142/2005, de 24 de Agosto

O anexo VIII-B do Decreto-Lei n.º 142/2005, de 24 de Agosto, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 84/2006 e 27/2007, passa a ter a seguinte redacção:

##### «ANEXO VIII-B

1 —	.....
2 —	.....
01 —	.....
02 —	.....
03 —	.....
04 —	.....
05 —	.....

06 —	.....
07 —	.....
08 —	.....
09 —	.....
10 —	.....
11 —	.....
12 —	.....
13 —	.....
14 —	.....
15 —	.....
16 —	.....
17 —	.....
18 —	.....
19 —	.....
20 —	.....
21 —	.....
22 —	.....
23 —	.....
24 —	.....
25 —	.....
26 —	Bulgária;
27 —	Roménia.»

#### Artigo 3.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* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Pereira Serrasqueiro* — *António Fernando Correia 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*.

I SÉRIE



Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

Preço deste número (IVA incluído 5%)

€ 3,08



Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://dre.pt>  
Correio electrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt) • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa