

Artigo 5.º

Suspensão de prazos

1—Os prazos previstos para a prática de qualquer ato previsto no n.º 1 do artigo anterior pelos sujeitos e intervenientes processuais, magistrados e secretarias judiciais ou do Ministério Público que se tenham iniciado após o dia 26 de agosto de 2014 inclusive ou, tendo-se iniciado anteriormente, terminem após esta data, consideram-se suspensos a partir do referido dia 26 de agosto de 2014, retomando-se a sua contagem a partir da entrada em vigor do presente diploma.

2—O disposto no número anterior não prejudica os atos praticados após o dia 26 de agosto de 2014.

Artigo 6.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

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

2—O presente decreto-lei aplica-se aos atos praticados ou a praticar desde 26 de agosto de 2014, bem como aos prazos a que se refere o n.º 1 do artigo anterior.

3—O presente decreto-lei não é aplicável aos processos cuja distribuição foi publicada no endereço eletrónico <http://www.citius.mj.pt> a partir de 15 de setembro de 2014.

4—O presente decreto-lei vigora até cinco dias úteis após a data de publicitação pelo IGFEJ, I.P., da declaração a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º, pela qual se comprova que o sistema informático de suporte à atividade dos tribunais (CITIUS) se encontra completamente operacional em todos os tribunais judiciais.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 2 de outubro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Paula Maria von Hafe Teixeira da Cruz*.

Promulgado em 10 de outubro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 10 de outubro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 151/2014

de 13 de outubro

A Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade Europeia, e a Diretiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que altera a Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários, que constituíram o designado «pacote ferroviário II», foram transpostas pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de junho, o qual procedeu à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, diploma que, por sua vez, transpôs o também designado «pacote ferroviário I».

Apesar das sucessivas alterações ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, a Comissão Europeia sus-

citou algumas questões no âmbito da avaliação da compatibilidade do diploma de transposição com a Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, considerando que, nalgumas disposições, o mesmo não cumpriu com as disposições da diretiva.

O presente diploma, visa assim, corrigir algumas disposições dos diplomas de transposição da Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, designadamente os respeitantes à promoção e reforço da segurança ferroviária, requisitos de certificação, competências da autoridade responsável pela segurança ferroviária e inquéritos sobre acidentes e incidentes, o que pressupõe a alteração do (i) Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, relativo às condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário por caminho de ferro e de gestão da infraestrutura ferroviária, (ii) Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 114/2009, de 18 de maio, relativo à investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários que ocorram em território nacional, e do (iii) Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, que aprova a orgânica do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, abreviadamente designado por GISAF.

Outrossim, e para além das alterações no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, no sentido de o conformar com a da Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, aproveita-se o ensejo para introduzir alguns ajustamentos no referido decreto-lei, designadamente em disposições sobre métodos comuns de segurança para a avaliação e aprovação dos sistemas de gestão de segurança, em face da evolução normativa comunitária nesta matéria, introduzida pelo Regulamento (UE) n.º 1158/2010, da Comissão, de 9 de dezembro de 2010, e pelo Regulamento (UE) n.º 1169/2010, da Comissão, de 10 de dezembro de 2010, bem como no regime sancionatório aplicável às empresas e pessoal ferroviário.

Importa ainda contextualizar o presente diploma no conjunto de medidas constantes do denominado «Pacote Ferroviário III», a que se refere o Decreto-Lei n.º 20/2010, de 24 de março. Finalmente, procede-se à clarificação da entidade competente para as matérias reguladas pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, tendo presente o Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), entidade que sucede ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.) nas suas atribuições em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no setor dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, e o Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que altera a orgânica do IMT, I. 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

Objeto

O presente diploma procede à alteração dos diplomas em vigor em matéria de segurança ferroviária, conformando-os com as disposições da Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, designadamente:

- O Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro;
- O Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 114/2009, de 18 de maio;
- O Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março.

Artigo 2.º

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

Os artigos 2.º, 3.º, 22.º, 45.º, 49.º, 50.º, 63.º, 66.º-N, 67.º, 68.º, 69.º, 77.º, 78.º e 79.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

- 1 — [...];
2 — [...];

a) [...];

b) Do âmbito de aplicação do presente diploma, as redes destinadas, em exclusivo, a serviços de transporte local, urbano e suburbano de passageiros, funcionalmente separadas da restante rede do sistema ferroviário, bem como as empresas ferroviárias que operem, ou efetuem a gestão, exclusivamente, nessas redes;

c) [...];

d) [...].

3 — Nas redes abrangidas pela alínea b) do n.º 1 a disciplina das matérias de atribuição de capacidade e tarifação pela utilização da infraestrutura constar de instrumento contratual, o qual é objeto de notificação à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), nos termos e para os efeitos a prever em regulamento a emitir por esta entidade.

4 — [...].

Artigo 3.º

[...]

[...]:

a) [...];

b) [...];

c) ‘Autoridade responsável pela segurança’, o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do disposto no presente diploma;

d) [Anterior alínea c)];

e) [Anterior alínea d)];

f) [Anterior alínea e)];

g) [Anterior alínea f)];

h) [Anterior alínea g)];

i) [Anterior alínea h)];

j) [Anterior alínea i)];

k) [Anterior alínea j)];

l) [...];

m) [...];

n) [...];

o) [...];

p) [...];

q) [...];

r) [...];

s) [...];

t) [...];

u) [...];

v) [...];

w) [Anterior alínea x)];

x) [Anterior alínea z)];

y) [Anterior alínea aa)];

z) [Anterior alínea ab)];

aa) [Anterior alínea ac)];

ab) [Anterior alínea ad)];

ac) [Anterior alínea ae)].

Artigo 22.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Em caso de incumprimento do disposto no número anterior pode a AMT impor obrigações específicas através de atos previstos no artigo 75.º

Artigo 45.º

[...]

Em especial no que se refere à infraestrutura gestionada, o gestor da infraestrutura pode reverter a atribuição de um canal horário cuja utilização, durante um período de pelo menos um mês, tenha sido inferior ao nível estipulado no diretório da rede, exceto se essa subutilização tiver sido causada por razões não económicas fora do controlo dos operadores de transporte ferroviário.

Artigo 49.º

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo quadro entre o gestor da infraestrutura e um candidato, sujeito a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

9 — [...].

10 — [...].

11 — [...].

12 — [...].

Artigo 50.º

[...]

1 — [...].

2 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e das disposições nacionais sobre concorrência, quando se efetue essa designação, o gestor da infraestrutura pode dar prioridade a estes tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade de infraestrutura.

3 — [...].

4 — [...].

Artigo 63.º

[...]

1 — [...]:

a) [...];

b) Os custos incorridos com a construção, o financiamento, a gestão, a manutenção, a conservação e a disponibilização da infraestrutura.

2 — [...].

3 — Para aferição do equilíbrio referido no n.º 1 e como forma de determinar a necessidade de compensações por parte do Estado ao gestor da infraestrutura deve ser adotado um método de contabilização que demonstre, de forma transparente, os proveitos advenientes das tarifas pela utilização da infraestrutura, os excedentes provenientes de outras atividades comerciais e os custos com as atividades de construção, financiamento, gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infraestrutura.

4 — [Revogado].

5 — O gestor da infraestrutura pode ser incentivado, tendo devidamente em conta as exigências de segurança e a preservação e melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, à redução dos custos de fornecimento da infraestrutura e do nível das tarifas de acesso à mesma.

6 — [...].

7 — [Revogado].

8 — [...].

Artigo 66.º-N

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — As normas de segurança são notificadas aos destinatários e publicitadas no sítio na Internet da autoridade nacional de segurança ferroviária.

Artigo 67.º

Exercício dos poderes de regulação e regulamentação

1 — Os regulamentos do IMT, I. P., e da AMT emitidos ao abrigo do presente diploma, nas áreas de competência de cada uma das entidades, tal como definidas nos Decretos-Leis n.ºs 77/2014 e 78/2014, de 14 de maio, respetivamente, devem observar os princípios da legalidade, da necessidade, da clareza, da participação e da publicidade.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

8 — [Revogado].

9 — Sobre esta matéria aplicam-se as disposições próprias previstas nos diplomas referidos no n.º 1.

Artigo 68.º

Poderes de fiscalização

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma competem ao IMT, I. P., e à AMT nos termos previstos nos Decretos-Leis n.ºs 77/2014 e 78/2014, de 14 de maio, respetivamente.

2 — As regras processuais aplicáveis a esta matéria são as previstas nos diplomas referidos no número anterior.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior o IMT, I. P., e a AMT dispõem de:

a) Direito de acesso às instalações;

b) Direito de acesso a documentos;

c) Direito de livre interpelação e audição de pessoal.

4 — Pelo exercício da competência referida no n.º 1, pode o IMT, I. P., e a AMT cobrar os respetivos custos, devendo detalhar os mesmos.

Artigo 69.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

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

4 — [...].

Artigo 77.º

[...]

1 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) O incumprimento, por parte do gestor da infraestrutura, das obrigações de fornecimento, à AMT ou aos interessados, do diretório da rede, ou das obrigações de prestação de informações suplementares correspondentes;

h) [...];

i) [...];

j) [...];

l) [...];

m) [...];

n) [...];

o) [...];

p) [...];

q) [...];

r) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de fiscalização do IMT, I. P., e da AMT, da obrigação de apresentação de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, direta ou indireta, ao exercício daquela fiscalização;

s) [...];

t) [...];

u) O incumprimento de decisões da AMT, de recursos ou reclamações;

v) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo IMT, I. P., ou pela AMT;

x) O incumprimento, por parte das entidades responsáveis pela manutenção, da obrigação prevista no n.º 5 do artigo 66.º-R;

z) O incumprimento, por parte de qualquer entidade ou agente, das regras nacionais de segurança, sendo que, se se tratar de pessoa singular a contraordenação é punível com coima de € 200 a € 1 000.

- 2 — [...].
3 — [...].
4 — [...].

Artigo 78.º

[...]

1 — A instrução dos processos por contraordenações previstas no presente diploma compete ao IMT, I. P., ou à AMT, conforme as competências próprias de cada uma das entidades atribuídas pelo presente diploma.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente diploma compete respetivamente ao conselho diretivo ou ao conselho de administração das entidades referidas no número anterior.

Artigo 79.º

[...]

[...]:

- a) 40 % para a entidade que aplicou a coima;
b) [...].»

Artigo 3.º

Alteração ao anexo I do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro

É alterado o anexo I ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, com a redação constante do anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 4.º

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

São aditados ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, os artigos 63.º-A a 63.º-C, com a seguinte redação:

«Artigo 63.º-A

Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

1 — O IMT, I. P., é o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária, nos termos do disposto no presente decreto-lei.

2 — Cabe genericamente ao organismo responsável pela segurança ferroviária garantir a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que tal seja razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução da legislação europeia e o progresso técnico e científico e dando prioridade à prevenção de acidentes.

Artigo 63.º-B

Competências da Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

1 — À autoridade responsável pela segurança ferroviária compete, designadamente:

a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas estruturais que constituem o sistema ferroviário de acordo com as regras relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário e verificar se são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;

b) Verificar se os componentes de interoperabilidade estão em conformidade com os requisitos essenciais previstos na legislação aplicável;

c) Autorizar a colocação em serviço de material circulante novo ou substancialmente alterado que ainda não se encontre abrangido por uma ETI;

d) Emitir, renovar, alterar e fazer cessar os certificados de segurança e as autorizações de segurança e verificar se estão satisfeitas as condições e os requisitos neles previstos e se as atividades dos gestores da infraestrutura e das empresas ferroviárias estão em conformidade com os requisitos estabelecidos na legislação nacional e comunitária;

e) Controlar, promover e, se necessário, fazer aplicar e desenvolver o quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de normas de segurança nacionais;

f) Assegurar que os veículos estejam devidamente registados no registo nacional de material circulante e que as informações de segurança, nele constantes, sejam exatas e estejam atualizadas;

g) Analisar as recomendações que lhe sejam dirigidas pelo organismo de investigação de acidentes ferroviários e, se for caso disso, garantir que as mesmas são devidamente aplicadas;

h) Emitir instruções vinculativas e recomendações em matéria de segurança ferroviária.

2 — As funções mencionadas no número anterior não podem ser transferidas para o gestor da infraestrutura, uma empresa ferroviária ou uma entidade adjudicante, nem com estes ser contratadas.

3 — Para efeitos do disposto na alínea h) do n.º 1, e sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, as instruções vinculativas são notificadas aos destinatários e publicitadas no sítio na *Internet* da autoridade nacional de segurança ferroviária.

Artigo 63.º-C

Princípios aplicáveis à tomada de decisão

1 — As funções a desempenhar pela autoridade responsável pela segurança ferroviária devem respeitar os princípios gerais de direito administrativo, devendo em especial:

a) Permitir que todas as partes sejam ouvidas e fundamentar as suas decisões;

b) Responder com prontidão aos pedidos e requerimentos, comunicar os seus pedidos de informação atempadamente e tomar as suas decisões no prazo de quatro meses após ter sido fornecida toda a informação solicitada.

2 — No desempenho das suas funções a autoridade responsável pela segurança ferroviária pode pedir a assistência técnica ao gestor da infraestrutura e das empresas ferroviárias ou de outros organismos qualificados.

3 — No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, a autoridade responsável pela segurança deve consultar todas as entidades envolvidas e as partes interessadas, incluindo o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias, os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utentes e os representantes dos trabalhadores.»

Artigo 5.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

Os artigos 4.º, 6.º, 8.º, 10.º a 12.º, do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, alterado pelo Decreto-

-Lei n.º 114/2009, de 18 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, do organismo responsável pela segurança ferroviária ou de outros Estados membros da União Europeia.

4 — A decisão de realização de inquérito deve determinar o âmbito e os procedimentos a adotar na sua realização, tendo em conta os princípios de eficiência e celeridade, os objetivos, assim como os ensinamentos que se espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.

5 — O GISAF deve informar a Agência Ferroviária Europeia da decisão de dar início a um inquérito, no prazo de oito dias, a contar da data do acidente ou incidente, indicando a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de mortes e de danos corporais e materiais.

6 — [*Anterior n.º 4*].

Artigo 6.º

[...]

1 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [*Revogada*];

h) [...];

i) [...];

j) [...];

l) [...];

m) Solicitar ao organismo responsável pela meteorologia a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;

n) Solicitar à autoridade responsável pela segurança ferroviária toda a informação de que esta disponha sobre infraestruturas, pessoal, material, operadores e procedimentos ferroviários com interesse para a investigação, incluindo os relativos a certificados e licenças, bem como qualquer informação ferroviária relevante;

o) [...];

p) [...];

q) [...].

2 — O investigador responsável deve cooperar com a autoridade judiciária ou policial competente no sentido da preservação das provas, tendo acesso aos relatórios

das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como aos exames e aos resultados das colheitas de amostras, efetuadas em trabalhadores ferroviários e nos corpos das vítimas.

3 — As entidades mencionadas nos números anteriores devem fornecer ao investigador responsável as informações referidas, salvaguardadas que estejam as necessidades impostas pelo segredo de justiça e as próprias da investigação criminal.

4 — [*Anterior n.º 3*].

Artigo 8.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — A notificação de acidentes graves, bem como a de acidentes ou incidentes, deve ser feita ao GISAF imediatamente após a ocorrência, não podendo exceder 6 horas no caso de acidentes graves e 48 horas nas restantes ocorrências.

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — O GISAF deve responder às notificações a que se referem os n.ºs 2 a 4, e tomar todas as medidas necessárias para iniciar o inquérito, no prazo máximo de uma semana após a receção dos elementos relativos ao acidente ou incidente em questão.

Artigo 10.º

Estatuto do inquérito e condução da investigação

1 — O inquérito tem natureza de urgência sobre outras atividades, devendo ser realizado no prazo mais curto possível, o qual não deve exceder seis meses.

2 — O investigador responsável e os investigadores designados para a realização de inquéritos, detêm os necessários poderes de autoridade no exercício das suas funções, designadamente nas previstas nas alíneas b) a e) do artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 7.º

3 — O inquérito deve ser efetuado da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes e intervenientes nele participem dando pareceres e opiniões, devendo o GISAF manter informadas todas as partes interessadas durante a investigação, na medida em que tal não perturbe o normal desenvolvimento da mesma.

4 — [*Anterior n.º 2*].

5 — Para efeitos do dever de informação a que se refere o n.º 3, devem ser considerados como partes interessadas o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias em questão, a autoridade nacional de segurança ferroviária, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência competentes, bem como os representantes dos trabalhadores e dos utilizadores.

Artigo 11.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — Compete ao diretor do GISAF homologar o relatório, dá-lo a conhecer ao membro do Governo de que depende e enviá-lo para as entidades referidas no n.º 5 do artigo anterior e para a Agência Ferroviária Europeia, bem como a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

5 — [...].

6 — O GISAF publica, anualmente, até 30 de setembro, um relatório sobre os inquéritos efetuados no ano anterior, as recomendações formuladas em matéria de segurança e as medidas tomadas em conformidade com as recomendações formuladas anteriormente, do qual dá conhecimento à Agência Ferroviária Europeia.

Artigo 12.º

[...]

1 — As recomendações de segurança devem ser dirigidas à autoridade nacional de segurança ferroviária, à Agência Ferroviária Europeia e, se o caráter da recomendação assim o exigir, a outros organismos ou autoridades nacionais de outros Estados membros.

2 — [...].

3 — As entidades destinatárias das recomendações de segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que essas recomendações são devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas, devendo o GISAF ser informado, pelo menos uma vez por ano, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.»

Artigo 6.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março

Os artigos 5.º e 8 do Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — O mapa de pessoal do GISAF deve integrar em permanência, pelo menos, um investigador capaz de realizar as funções de responsável pelo inquérito a um eventual acidente ou incidente.

Artigo 8.º

[...]

1 — O GISAF pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros órgãos da Administração Pública, Forças e Serviços de Segurança e Forças Armadas, empresas públicas ou privadas, para exercerem funções de investigador técnico, integrando ou assessorando a comissão de investigação nomeada, nos termos da legislação em vigor.

2 — No âmbito do dever de colaboração a que se refere o número anterior não cabe a designação de investigadores técnicos pertencentes à autoridade nacional de segurança ferroviária, à entidade reguladora do transporte ferroviário, a organismos de notificados, nem do gestor da infraestrutura e de empresas de transporte ferroviário quando diretamente envolvidas no acidente ou incidente.

3 — [Anterior n.º 2].

4 — [Anterior n.º 3].»

Artigo 7.º

Alterações sistemáticas ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro

1 — A secção I do capítulo VI do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, passa a ter a epígrafe «Da Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária», que integra os artigos 63.º-A a 63.º-C.

2 — A secção II do capítulo VI do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, passa a ter a epígrafe «Dos sistemas de gestão de segurança» que integra os artigos 64.º a 66.º-C.

3 — É aditada a secção III ao capítulo VI do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, com a epígrafe «Da certificação e autorização de segurança» que integra os artigos 66.º-D a 66.º-P.

4 — O artigo 66.º-Q, passa a ter a epígrafe «Retificação aos relatórios de segurança».

5 — O capítulo VII passa a ter a epígrafe «Regulação e regulamentação».

Artigo 8.º

Norma revogatória

São revogados:

a) Os n.ºs 4 e 7 do artigo 63.º, o n.º 2 do artigo 66.º, o n.º 4 do artigo 66.º-B, o artigo 66.º-L e os n.ºs 2 a 8 do artigo 67.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro;

b) A alínea g) do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 114/2009, de 18 de maio.

Artigo 9.º

Republicação

1 — É republicado, no anexo II do presente diploma, que dele faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, com a redação atual.

2 — É republicado, no anexo III do presente diploma, que dele faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, com a redação atual.

3 — Para efeitos de republicação onde se lê: «Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.» ou «IMTT, I. P.» deve ler-se: «Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.» ou «IMT, I. P.», com exceção do capítulo IV, dos artigos 69.º a 76.º e do artigo 86.º deve ler-se: «Autoridade da Mobilidade e dos Transportes» ou «AMT», bem como, onde se lê: «portaria conjunta», «ministro da tutela», «Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações» e «Ministros das Finanças e da tutela» deve ler-se: «portaria», «membro do Governo da tutela», «membros do Governo

responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes» e «membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e pela tutela».

Artigo 10.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data de publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de março de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Hélder Manuel Gomes dos Reis* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado em 19 de setembro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 23 de setembro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

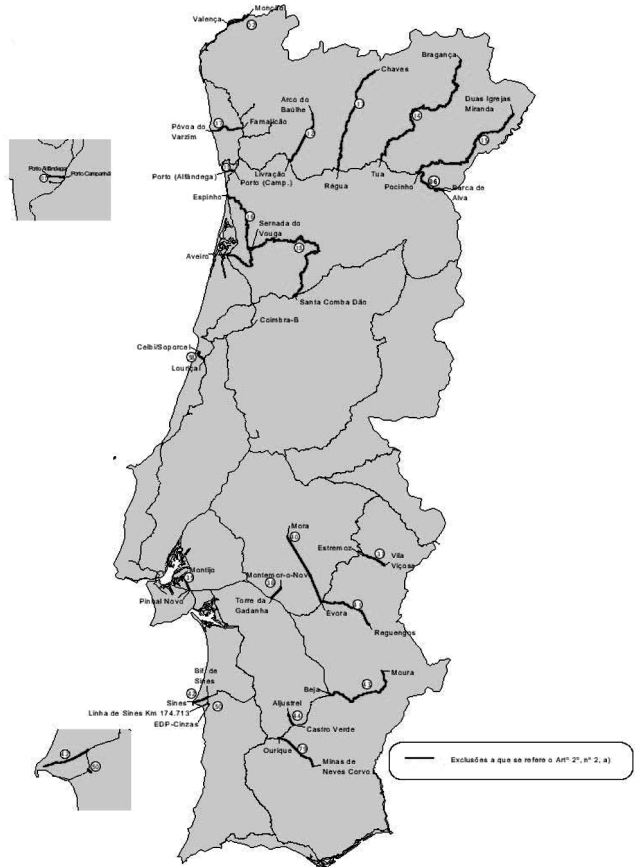
ANEXO I

(a que se o artigo 3.º)

ANEXO I

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

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



ANEXO II

(a que se refere o n.º 1 do artigo 9.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

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

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

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

Artigo 2.º

Exclusão do âmbito de aplicação

1 — Estão excluídos:

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

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

2 — Estão igualmente excluídas:

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

b) Do âmbito de aplicação do presente diploma, as redes destinadas, em exclusivo, a serviços de transporte local, urbano e suburbano de passageiros, funcionalmente separadas da restante rede do sistema ferroviário, bem como as empresas ferroviárias que operem, ou efetuem a gestão, exclusivamente, nessas redes;

c) Do âmbito de aplicação do presente diploma, com exceção dos capítulos III e VI, que se lhes aplicam, as empresas que efetuem apenas transporte de mercadorias, em ramos privados, com tração própria;

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

3 — Nas redes abrangidas pela alínea b) do n.º 1 a disciplina das matérias de atribuição de capacidade e tarifação pela utilização da infraestrutura constar de instrumento contratual, o qual é objeto de notificação à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), nos termos e para os efeitos a prever em regulamento a emitir por esta entidade.

4 — Os caminhos de ferro históricos, de museu e turísticos que circulam na sua própria rede, incluindo as oficinas, os veículos e o pessoal, bem como os veículos históricos que circulam em redes nacionais desde que cumpram as regras e regulamentos nacionais de segurança destinados a garantir a circulação segura desses veículos, estão excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

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

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

c) «Autoridade responsável pela segurança», o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do disposto no presente diploma;

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

e) «Custos de exploração da infraestrutura» os custos diretamente associados às atividades de gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infraestrutura;

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

g) «Direito de acesso» o direito de uma empresa de transporte ferroviário a aceder e a prestar serviço em uma dada infraestrutura;

h) «Direito de trânsito» o direito de uma empresa de transporte ferroviário a fazer uso de uma dada infraestrutura para prestação de serviços de transporte internacional ferroviário que impliquem atravessamento do território português;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

v) «Transporte ferroviário internacional de mercadorias» o transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado membro, podendo a composição ser aumentada e ou diminuída e as diversas secções da mesma ter diferentes origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira;

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

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

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

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

aa) «Detentor» a pessoa ou entidade que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo, quer tenha o direito de o utilizar, e que está registada como tal no Registo de Matrícula Nacional (RMN) previsto no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro;

ab) «Entidade responsável pela manutenção» a entidade responsável pela manutenção de um veículo, registada como tal no RMN;

ac) «Veículo» um veículo ferroviário apto a circular com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tração, sendo composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais.

CAPÍTULO II

Serviços liberalizados e concessionados

Artigo 4.º

Serviços liberalizados e concessionados

1 — Constituem serviços liberalizados:

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

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

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

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

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

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

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

5 — As condições e limites da prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros realizados em território nacional, que sejam meramente ocasionais, ou com fins exclusivamente turísticos ou históricos, serão definidos pelo IMT, I. P.

CAPÍTULO III

Acesso à atividade de transporte ferroviário

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 5.º

Licença de acesso à atividade

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

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

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

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

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

a) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros urbano e suburbano;

b) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros regional;

c) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros nacional;

d) Licença de serviço de transporte ferroviário de passageiros internacional;

e) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias suburbano;

f) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias regional;

g) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias nacional;

h) Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias internacional.

Artigo 6.º

Entidade emitente

1 — A entidade competente para a emissão de licenças para o exercício da atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário é o IMT, I. P.

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

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

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

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

Artigo 7.º

Entidades requerentes

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

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

Artigo 8.º

Condições gerais da licença

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

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

a) Às condições técnicas e operacionais do serviço ferroviário;

b) Às condições de segurança respeitantes ao pessoal, ao material circulante e à organização interna da empresa;

c) À proteção aos utilizadores, bem como às condições de saúde, segurança e outros direitos sociais dos trabalhadores e dos utilizadores.

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

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

SECÇÃO II

Requisitos

Artigo 9.º

Idoneidade

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 10.º

Capacidade financeira

1 — O requisito de capacidade financeira considera-se preenchido desde que a empresa demonstre possuir a liqui-

dez geral e a solvabilidade necessárias ao cumprimento das suas obrigações efetivas e potenciais, avaliadas segundo previsões realistas, pelo menos pelo período de um ano.

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

Artigo 11.º

Capacidade técnica

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

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

Artigo 12.º

Seguro de responsabilidade civil

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

2 — O capital seguro do seguro referido no número anterior não pode, em qualquer caso, ser inferior a € 10 000 000, sendo as demais condições, incluindo as relativas à atualização dos capitais seguros, fixadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, a emitir no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

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

SECÇÃO III

Do licenciamento

Artigo 13.º

Pedido de licença

1 — O pedido de licença para o exercício da atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário é apresentado ao IMT, I. P.

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

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

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

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

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

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

Artigo 14.º

Instrução do pedido

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

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

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

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

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

d) Fundos financeiros gerados pela atividade;

e) Investimentos relevantes, nomeadamente com a aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material circulante, incluindo os adiantamentos por conta, qualquer que seja a sua natureza;

f) Encargos sobre o património da empresa;

g) Plano de investimentos e respetivas fontes de financiamento, designadamente relativo ao material circulante;

h) Indicação dos estabelecimentos, instalações e restantes bens, pertencentes ou não à empresa requerente, afetos à atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;

i) Demonstração de que a empresa possui estruturas de organização e gestão compatíveis com a atividade que se propõe desenvolver;

j) Os procedimentos, sistemas e equipamentos afetos em permanência para a realização, a monitorização e o controlo da execução da atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário;

l) [Revogada];

m) [Revogada].

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

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

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

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

7 — Caso o pedido não seja instruído com todas as informações e documentos necessários, o IMT, I. P., noti-

ficará o requerente para suprir a deficiência em prazo não superior a 30 dias úteis.

Artigo 15.º

Recusa de concessão da licença

A licença será recusada sempre que:

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

Artigo 16.º

Caducidade da licença

A licença caduca:

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

Artigo 17.º

Revogação e suspensão da licença

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

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

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

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

4 — Uma licença pode ser revogada ou suspensa parcialmente, quando as causas que justificam a revogação

ou a suspensão se verificarem apenas relativamente a parte das atividades de prestação de serviços de transporte ferroviário para que a empresa está licenciada.

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

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

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

8 — Quando ocorram acontecimentos respeitantes à empresa licenciada que tenham impacto no conteúdo da licença, sem que, contudo, constituam fundamento de revogação ou suspensão, pode a mesma ser alterada por forma a refletir essas alterações; dos acontecimentos referidos não pode resultar diminuição do nível de cumprimento dos requisitos.

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

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

Artigo 18.º

Obrigação de informação

1 — Quaisquer alterações que possam afetar o cumprimento dos requisitos de idoneidade, capacidade financeira ou capacidade técnica deverão ser comunicadas pelas empresas ao IMT, I. P., nomeadamente:

- a) Quando uma empresa titular de licença tenha pendente contra si um processo de insolvência ou de recuperação de empresa;
- b) Quando ocorra alteração relevante da situação jurídica de uma empresa titular de licença, designadamente em caso de fusão, aquisição ou cessão de estabelecimento.

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

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

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

5 — Sem prejuízo da obrigação de comunicação prevista nos números anteriores, as empresas licenciadas no âmbito do presente diploma devem facultar, anualmente, informa-

ção que permita averiguar da manutenção do cumprimento dos requisitos de idoneidade, técnicos e financeiros.

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

Artigo 19.º

Taxas

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

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do IMT, I. P., e o seu montante e forma de pagamento é definido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, a publicar no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente diploma.

CAPÍTULO IV

Acesso e trânsito na rede nacional

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 20.º

Direitos de acesso e trânsito

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

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

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

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

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

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

Artigo 21.º

Exercício dos direitos de acesso e trânsito

1 — O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infraestrutura ferroviária nacional depende da celebração, com o gestor da infraestrutura ferroviária utilizada, dos acordos, públicos ou privados, sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras necessários para regular as

questões de controlo e de segurança do tráfego relativas a esse transporte.

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

3 — Os acordos, necessariamente reduzidos a escrito, são notificados obrigatoriamente à AMT.

Artigo 22.º

Serviços e acesso aos serviços de terminais e portos

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

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

3 — Em caso de incumprimento do disposto no número anterior pode a AMT impor obrigações específicas através de atos previstos no artigo 75.º

SECÇÃO II

Responsabilidades do gestor da infraestrutura

Artigo 23.º

Cooperação internacional

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

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

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

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

Artigo 24.º

Confidencialidade

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

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

Artigo 25.º

Dever de informação

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

SECÇÃO III

Serviços prestados a empresas de transporte ferroviário

Artigo 26.º

Tipologia de serviços

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

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

Artigo 27.º

Serviços essenciais

1 — Os serviços essenciais compreendem todas as prestações necessárias ao efetivo exercício do direito de acesso à infraestrutura e, designadamente:

- a) O pacote mínimo de acesso:
 - i) O tratamento dos pedidos de capacidade da infraestrutura;
 - ii) O direito de utilização da capacidade concedida;
 - iii) A utilização de vias, agulhas e entroncamentos;
 - iv) O comando e controlo da circulação do comboio, incluindo regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a sua circulação ou movimentos de manobra, com exceção das informações de natureza comercial;
 - v) Quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida;
- b) O acesso por via-férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços, como sejam:
 - i) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;
 - ii) Instalações de abastecimento de combustível;
 - iii) Terminais de mercadorias;
 - iv) Estações de triagem;
 - v) Instalações de formação das composições;
 - vi) Feixes de resguardo;
 - vii) Instalações de manutenção e outras instalações técnicas;

c) A utilização das infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia elétrica para tração, quando disponíveis;

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

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

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

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

Artigo 28.º

Serviços adicionais

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

- a) Fornecimento de energia elétrica para tração nos termos previstos na legislação aplicável à atividade de distribuição e comercialização da mesma;
- b) Pré-aquecimento dos comboios de passageiros;
- c) Abastecimento de combustível nos termos previstos na legislação aplicável àquela atividade;
- d) Manobras e todos os outros serviços prestados nas instalações de serviços referidos na alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;
- e) Contratos especiais para:
 - i) Controlo do transporte de mercadorias perigosas;
 - ii) Assistência na operação de comboios especiais;
- f) Prestação de socorro ferroviário que exceda as obrigações constantes do artigo 51.º

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

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

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

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

Artigo 29.º

Serviços auxiliares

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

- a) O acesso à rede de telecomunicações;
- b) O fornecimento de informações suplementares, nomeadamente as de natureza comercial;
- c) A inspeção técnica do material circulante.

2 — O gestor da infraestrutura não é obrigado a prestar estes serviços.

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

SECÇÃO IV

Diretório da rede

Artigo 30.º

Elaboração

Incumbe ao gestor da infraestrutura a elaboração do diretório da rede, após consulta às partes interessadas, nomeadamente às empresas de transporte ferroviário.

Artigo 31.º

Conteúdo

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

- a) Mapa da rede ferroviária com indicação do número de vias, as estações mais importantes e as distâncias quilométricas entre os principais pontos;
- b) Mapa da rede com indicação das cargas máximas admissíveis — peso por eixo e por metro linear — de acordo com a classificação da União Internacional dos Caminhos de Ferro;
- c) Mapa ou tabela da rede com indicação dos gabaritos de referência aplicáveis;
- d) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de exploração disponíveis;
- e) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de segurança de controlo automático da velocidade dos comboios;
- f) Mapa ou tabela da rede com indicação dos sistemas de comunicação rádio solo-comboio;
- g) Mapa ou tabela da rede com indicação das velocidades máximas autorizadas;
- h) Mapa ou tabela da rede com indicação das linhas eletrificadas e respetivas tensões de alimentação;
- i) Mapa ou tabela da rede com indicação das zonas sujeitas a intervenções de modernização ou conservação que afetem de forma significativa a capacidade;
- j) Mapa ou tabela da rede com indicação dos portos e terminais de mercadorias, bem como das restantes instalações de prestação de serviços a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 27.º;

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

- i) A descrição de zonas críticas e pontos singulares, indicando os seus reflexos na capacidade final, bem como as medidas tendentes a eliminar ou atenuar os seus efeitos negativos;
- ii) A definição de canais condicionados por programas de conservação e modernização;
- iii) A tabela de velocidades;
- iv) As instruções técnicas de sinalização;
- v) Os diagramas das linhas das estações, portos, terminais de mercadorias e estações de triagem;
- vi) Os comprimentos máximos autorizados para os comboios;
- vii) Demais elementos de caracterização técnica das linhas;

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

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

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

3 — Ao precisar, no diretório da rede, os princípios de repartição da capacidade, o gestor da infraestrutura tem em consideração os seguintes fatores:

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

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

5 — O capítulo previsto no número anterior apresentará, pormenorizadamente, a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação das tarifas previstas na secção VI do presente capítulo e informações sobre as alterações ao montante das tarifas já decididas ou previstas.

Artigo 32.º

Publicação e informação

1 — O gestor da infraestrutura edita o diretório da rede até 12 meses antes da entrada em vigor do horário respetivo.

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

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

4 — O diretório da rede é fornecido, pelo gestor da infraestrutura, à AMT, bem como, a pedido e contra pagamento de uma quantia não superior ao custo de publicação, aos interessados que o solicitem.

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

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

SECÇÃO V

Repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária

SUBSECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 33.º

Âmbito

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

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

Artigo 34.º

Definições

Para efeitos da presente secção, entende-se por:

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

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

c) «Canais horários incompatíveis» a situação verificada quando a circulação simultânea de dois comboios se torne impossível, segundo o sistema de comando e controlo da circulação existente, podendo a incompatibilidade dever-se ao espaçamento insuficiente entre comboios no mesmo sentido, a comboios que circulem em sentidos opostos ou à necessidade de atravessamentos de vias que estejam sendo utilizadas por outras circulações;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

o) «Repartição» a afetação da capacidade da infraestrutura ferroviária pelo gestor da infraestrutura.

Artigo 35.º

Princípios do procedimento de repartição

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

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

3 — A repartição da capacidade da infraestrutura tem de respeitar, a cada momento, as obrigações constantes dos contratos de concessão de exploração de serviço de transporte ferroviário, ou de outros contratos de serviço público, celebrados pelo Estado.

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

5 — É proibida qualquer transmissão de capacidade da infraestrutura atribuída a um candidato, implicando a prática de tal ato tanto a respetiva nulidade como a exclusão desse candidato de qualquer nova atribuição de capacidade.

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

SUBSECÇÃO II

Horários técnicos

PARTE I

Competência do gestor da infraestrutura e vigência do horário técnico

Artigo 36.º

Elaboração e aprovação

1 — A repartição da capacidade da infraestrutura efetiva-se através da elaboração e aprovação do horário técnico.

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

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

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

c) As margens.

Artigo 37.º

Períodos de vigência e alterações

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

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

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

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

PARTE II

Procedimento

Artigo 38.º

Pedidos de canais horários

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

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

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

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

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

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

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

8 — Esse gestor fica autorizado a atuar em nome do candidato para obter capacidade junto dos outros gestores de infraestrutura competentes.

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

Artigo 39.º

Canais horários internacionais

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

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

3 — Os procedimentos estabelecidos para coordenar a repartição da capacidade de infraestrutura a nível internacional devem associar representantes dos gestores de todas

as infraestruturas ferroviárias cujas decisões de repartição tenham repercussões sobre a atividade de vários outros gestores de infraestrutura.

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

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

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

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

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

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

10 — O gestor da infraestrutura disponibilizará aos candidatos os canais horários internacionais preestabelecidos.

Artigo 40.º

Elaboração

1 — O gestor da infraestrutura prepara um projeto de horário técnico até cinco meses antes da entrada em vigor do horário técnico.

2 — No processo de elaboração do projeto de horário técnico, o gestor da infraestrutura aprecia os diferentes pedidos de canais horários, no âmbito definido pelo diretório da rede.

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

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

5 — O disposto no número anterior é igualmente aplicável em caso de infraestrutura congestionada.

Artigo 41.º

Coordenação

1 — Sempre que forem efetuados pedidos cuja aceitação implique a utilização de canais horários incompatíveis, o gestor da infraestrutura assegura a respetiva coordenação, ajustando, tanto quanto possível, todos os pedidos, nos termos dos princípios definidos no diretório da rede.

2 — Em situações que requeiram coordenação, poderá o gestor da infraestrutura, dentro de limites razoáveis, propor canais horários diferentes dos solicitados.

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

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

Artigo 42.º

Audição aos interessados

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

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

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

Artigo 43.º

Aprovação e comunicação

1 — O gestor da infraestrutura aprova o horário técnico e procede à respetiva comunicação aos candidatos até três meses antes da respetiva entrada em vigor.

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

SUBSECÇÃO III

Infraestrutura congestionada

Artigo 44.º

Infraestrutura congestionada

1 — Se, após coordenação de pedidos e audição prévia dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos, o gestor da infraestrutura declara congestionada a parte de infraestrutura respetiva informando a AMT do facto.

2 — O mesmo processo poderá ser adotado relativamente a outras partes da infraestrutura que presumivelmente venham a sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.

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

4 — Nas condições previstas no número anterior, e sem prejuízo do que aí se dispõe, o gestor da infraestrutura pode, na repartição de capacidade, recorrer a critérios de prioridade que considerem a importância de um determinado serviço para a comunidade, e que salvaguardem devidamente a importância dos serviços de transporte de mercadorias, e, em particular, dos internacionais.

5 — O gestor da infraestrutura pode incluir, no diretório da rede, as condições em que são tidos em conta os anterio-

res níveis de utilização dos canais horários ao determinar prioridades para o processo de repartição.

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

Artigo 45.º

Utilização dos canais horários

Em especial no que se refere à infraestrutura congestionada, o gestor da infraestrutura pode reverter a atribuição de um canal horário cuja utilização, durante um período de pelo menos um mês, tenha sido inferior ao nível estipulado no diretório da rede, exceto se essa subutilização tiver sido causada por razões não económicas fora do controlo dos operadores de transporte ferroviário.

Artigo 46.º

Análise de capacidade

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

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

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

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

Artigo 47.º

Plano de reforço

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

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

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

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o gestor da infraestrutura pode, mediante aprovação da AMT, continuar a aplicar essa componente da tarifa quando:

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

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

SUBSECÇÃO IV

Pedidos pontuais

Artigo 48.º

Pedidos pontuais

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

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

SUBSECÇÃO V

Acordos quadro

Artigo 49.º

Acordos quadro

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, das regras nacionais em matéria de concorrência e das competências das autoridades nacionais de defesa da concorrência, pode ser celebrado um acordo quadro entre o gestor da infraestrutura e um candidato, sujeito a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

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

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

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

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

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

7 — O acordo quadro deve ter, em princípio, uma vigência de cinco anos, renovável por períodos iguais ao da duração inicial, podendo o gestor da infraestrutura, em casos específicos, aceitar um período inferior ou superior.

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

9 — No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura especializada e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos quadro com uma duração máxima de 15 anos.

10 — A duração máxima referida no número anterior pode em circunstâncias excecionais ser excedida, designadamente, no caso de investimentos substanciais de longo prazo e, em especial, quando estes investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização anual.

11 — Nos casos referidos no n.º 9 e no número anterior:

a) O candidato pode solicitar informação detalhada sobre as características da capacidade a atribuir durante a execução do acordo quadro, incluindo a frequência, quantidade e qualidade dos canais horários;

b) O gestor da infraestrutura pode reduzir a capacidade reservada que, durante um período mínimo de um mês, tenha sido menos utilizada do que quota-limiar prevista no artigo 45.º

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

SUBSECÇÃO VI

Infraestrutura especializada

Artigo 50.º

Infraestrutura especializada

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

2 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e das disposições nacionais sobre concorrência, quando se efetue essa designação, o gestor da infraestrutura pode dar prioridade a estes tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade de infraestrutura.

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

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

SUBSECÇÃO VII

Perturbação da circulação ferroviária

Artigo 51.º

Medidas especiais em caso de perturbação

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

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

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

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

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

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

SECÇÃO VI

Tarifas pela utilização da infraestrutura

SUBSECÇÃO I

Regime geral

Artigo 52.º

Âmbito

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

2 — As regras gerais definidas no presente capítulo serão objeto de regulamentação a emitir pela AMT.

3 — A fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela utilização da infraestrutura compete ao gestor da infraestrutura para financiamento da sua atividade de gestão da infraestrutura.

Artigo 53.º

Princípio de não discriminação

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

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

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

SUBSECÇÃO II

Tarifas base

Artigo 54.º

Princípios

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

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

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

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

3 — A componente prevista na alínea b) do número anterior só pode traduzir-se num aumento das tarifas referidas no n.º 1 quando exista um nível equivalente de internalização desses custos nos modos de transporte concorrentes,

sendo que, neste último caso, o excedente de proveitos que resulte daqueles aumentos será consignado a incentivos visando a eficiência ambiental das empresas ferroviárias.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 55.º

Âmbito de aplicação dos princípios

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

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

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

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

SUBSECÇÃO III

Tarifas para recuperação total de custos e recuperação de investimento

Artigo 56.º

Tarifas para recuperação total de custos

1 — O gestor da infraestrutura pode criar tarifas para recuperação total de custos que assegurem a plena recuperação dos custos de exploração da infraestrutura, sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 54.º

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 57.º

Isenção ou abatimentos

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

2 — Os pedidos de abatimentos ou isenções a que se refere o número anterior são decididos pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e pela tutela, sob parecer obrigatório da AMT.

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

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

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

Artigo 58.º

Tarifa para recuperação de investimento

1 — Nos casos em que o gestor da infraestrutura venha a suportar os custos a longo prazo decorrentes de projetos específicos de investimento por si decididos ou suportados, executados até 15 anos antes da data de entrada em vigor da Diretiva n.º 2001/14/CE, ou que venham a ser objeto de planos de investimento específico, as tarifas aplicáveis a esses troços podem refletir os custos dos investimentos, não se considerando como tal os custos financeiros, desde que se verifique, cumulativamente:

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

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

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

SUBSECÇÃO IV

Descontos e regimes especiais

Artigo 59.º

Descontos

1 — O gestor da infraestrutura não pode efetuar descontos às tarifas calculadas com respeito das regras a que se refere o n.º 2 do artigo 52.º, exceto quando os mesmos:

a) Se limitem a refletir a economia real de custos administrativos realizada pelo gestor da infraestrutura na disponibilização da mesma, desde que não esteja já refletida no cálculo das tarifas; ou

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

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

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

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

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

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

Artigo 60.º

Regime de melhoria de desempenho

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

2 — O regime referido no número anterior pode incluir:

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

b) Compensações para as empresas afetadas pelas perturbações;

c) Prémios para os desempenhos superiores às previsões.

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

Artigo 61.º

Sistemas de compensação de custos ambientais, de acidentes e de infraestrutura não cobertos

1 — Poderá ser criado um sistema de compensação pela utilização da infraestrutura ferroviária, por portaria

dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

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

a) Esses custos excedam os custos equivalentes do caminho de ferro;

b) O sistema vigore por um período de tempo limitado, previamente definido;

c) Quando uma compensação seja atribuída a um operador que goze de um direito exclusivo, a mesma seja acompanhada de benefícios comparáveis para os utilizadores;

d) A metodologia de cálculo da compensação seja tornada pública antecipadamente, por forma a demonstrar quais os custos específicos da infraestrutura de transporte concorrente não cobertos que o transporte ferroviário permite evitar;

e) O sistema seja disponibilizado a todas as empresas em condições semelhantes e não discriminatórias.

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

SUBSECÇÃO V

Obrigações de informação

Artigo 62.º

Obrigações de informação

1 — O gestor da infraestrutura está obrigado a apresentar, quando tal lhe seja solicitado pela AMT, toda a informação necessária para atestar a conformidade dos procedimentos adotados com a legislação e regulamentação em vigor.

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

CAPÍTULO V

Financiamento do serviço público de gestão da infraestrutura

Artigo 63.º

Equilíbrio de contas do gestor da infraestrutura

1 — As contas do gestor da infraestrutura devem apresentar um equilíbrio entre:

a) Os proveitos provenientes das tarifas pela utilização da infraestrutura, os excedentes provenientes de outras atividades comerciais e o financiamento estatal, se necessário por via de pagamentos adiantados; e

b) Os custos incorridos com a construção, o financiamento, a gestão, a manutenção, a conservação e a disponibilização da infraestrutura.

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

3 — Para aferição do equilíbrio referido no n.º 1 e como forma de determinar a necessidade de compensações por parte do Estado ao gestor da infraestrutura deve ser adotado um método de contabilização que demonstre, de forma transparente, os proveitos advenientes das tarifas pela utilização da infraestrutura, os excedentes provenientes de outras atividades comerciais e os custos com as atividades de construção, financiamento, gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infraestrutura.

4 — [Revogado]

5 — O gestor da infraestrutura pode ser incentivado, tendo devidamente em conta as exigências de segurança e a preservação e melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, à redução dos custos de fornecimento da infraestrutura e do nível das tarifas de acesso à mesma.

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

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

7 — [Revogado]

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

CAPÍTULO VI

Segurança

SECÇÃO I

Da Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

Artigo 63.º-A

Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

1 — O IMT, I. P., é o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária, nos termos do disposto no presente decreto-lei.

2 — Cabe genericamente ao organismo responsável pela segurança ferroviária garantir a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que tal seja razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução da legislação europeia e o progresso técnico e científico e dando prioridade à prevenção de acidentes.

Artigo 63.º-B

Competências da Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

1 — À autoridade responsável pela segurança ferroviária compete, designadamente:

a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas estruturais que constituem o sistema ferroviário de acordo

com as regras relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário e verificar se são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;

b) Verificar se os componentes de interoperabilidade estão em conformidade com os requisitos essenciais previstos na legislação aplicável;

c) Autorizar a colocação em serviço de material circulante novo ou substancialmente alterado que ainda não se encontre abrangido por uma ETI;

d) Emitir, renovar, alterar e fazer cessar os certificados de segurança e as autorizações de segurança e verificar se estão satisfeitas as condições e os requisitos neles previstos e se as atividades dos gestores da infraestrutura e das empresas ferroviárias estão em conformidade com os requisitos estabelecidos na legislação nacional e comunitária;

e) Controlar, promover e, se necessário, fazer aplicar e desenvolver o quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de normas de segurança nacionais;

f) Assegurar que os veículos estejam devidamente registados no registo nacional de material circulante e que as informações de segurança, nele constantes, sejam exatas e estejam atualizadas;

g) Analisar as recomendações que lhe sejam dirigidas pelo organismo de investigação de acidentes ferroviários e, se for caso disso, garantir que as mesmas são devidamente aplicadas;

h) Emitir instruções vinculativas e recomendações em matéria de segurança ferroviária.

2 — As funções mencionadas no número anterior não podem ser transferidas para o gestor da infraestrutura, uma empresa ferroviária ou uma entidade adjudicante, nem com estes ser contratadas.

3 — Para efeitos do disposto na alínea h) do n.º 1, e sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, as instruções vinculativas são notificadas aos destinatários e publicitadas no sítio na Internet da autoridade nacional de segurança ferroviária.

Artigo 63.º-C

Princípios aplicáveis à tomada de decisão

1 — As funções a desempenhar pela autoridade responsável pela segurança ferroviária devem respeitar os princípios gerais de direito administrativo, devendo em especial:

a) Permitir que todas as partes sejam ouvidas e fundamentar as suas decisões;

b) Responder com prontidão aos pedidos e requerimentos, comunicar os seus pedidos de informação atempadamente e tomar as suas decisões no prazo de quatro meses após ter sido fornecida toda a informação solicitada.

2 — No desempenho das suas funções a autoridade responsável pela segurança ferroviária pode pedir a assistência técnica ao gestor da infraestrutura e das empresas ferroviárias ou de outros organismos qualificados.

3 — No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, a autoridade responsável pela segurança deve consultar todas as entidades envolvidas e as partes interessadas, incluindo o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias e os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utentes e os representantes dos trabalhadores.

SECÇÃO II

Dos sistemas de gestão de segurança

Artigo 64.º

Responsabilidade em matéria de segurança

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

2 — A responsabilidade prevista no número anterior não afeta a responsabilidade de cada produtor, fornecedor de serviços de manutenção, detentor, prestador de serviços e entidade adjudicante de garantir que os veículos, instalações, equipamentos e materiais por eles fornecidos, bem como os serviços prestados, estão em conformidade com os requisitos e as condições de utilização indicados para o seu uso em segurança na exploração do sistema pelas empresas ferroviárias e os gestores da infraestrutura.

Artigo 65.º

Sistemas de gestão de segurança

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

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

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

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

Artigo 66.º

Procedimentos comuns de emergência

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

2 — [Revogado].

Artigo 66.º-A

Sistema de gestão de segurança dos gestores das infraestruturas

O sistema de gestão da segurança do gestor da infraestrutura deve ainda ter em conta os efeitos da operação de diversas empresas de transporte ferroviário na infraestrutura sob sua gestão e tomar providências que permitam a operação em conformidade com as ETI e as normas

técnicas de segurança e com as condições estabelecidas no certificado de segurança daquelas empresas.

Artigo 66.º-B

Aprovação dos sistemas de gestão da segurança

1 — A aprovação dos sistemas de gestão da segurança cabe ao IMT, I. P.

2 — O IMT, I. P., aprova ou recusa a aprovação dos sistemas de gestão da segurança no prazo de 30 dias após a receção da totalidade da documentação.

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

4 — [Revogado].

Artigo 66.º-C

Relatório de aplicação do sistema de gestão da segurança

O gestor da infraestrutura e as empresas de transporte ferroviário devem apresentar anualmente ao IMT, I. P., antes de 30 de junho, um relatório sobre a segurança respeitante ao ano civil anterior, que inclui, designadamente:

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

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

c) Os resultados das auditorias de segurança internas;

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

SECÇÃO III

Da certificação e autorização de segurança

SUBSECÇÃO I

Certificação de segurança

Artigo 66.º-D

Certificado de segurança

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

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

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

4 — O certificado de segurança compreende duas partes:

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

b) Parte B — a certificação da aceitação das disposições adotadas pela empresa ferroviária para dar cumprimento aos requisitos específicos necessários à prestação dos seus serviços na rede em causa em condições de segurança, podendo esses requisitos dizer respeito à aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, incluindo as normas de exploração da rede, a aceitação dos certificados do pessoal e a autorização de pôr em serviço os veículos utilizados pelas empresas ferroviárias, devendo a certificação basear-se na documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o regulamento a que se refere o artigo 66.º-I do presente decreto-lei.

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

6 — O objetivo do certificado de segurança é comprovar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI, noutra legislação comunitária aplicável e nas normas de segurança nacionais, a fim de controlar os riscos e de prestar serviços de transporte na rede de forma segura.

Artigo 66.º-E

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 66.º-F

[Revogado]

SUBSECÇÃO II

Autorização de segurança

Artigo 66.º-G

Autorização de segurança

1 — O exercício das atividades de gestão e exploração da infraestrutura por parte do gestor da mesma depende da obtenção de uma autorização de segurança.

2 — A autorização de segurança compreende duas partes:

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

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

Artigo 66.º-H

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SUBSECÇÃO III

Da emissão dos certificados e autorizações de segurança

Artigo 66.º-I

Procedimento de emissão

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

2 — O regulamento referido no número anterior contém:

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

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

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

Artigo 66.º-J

Taxas

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

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

SUBSECÇÃO IV

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

Artigo 66.º-L

[Revogado]

Artigo 66.º-M

Acesso a estruturas de formação

1 — Cabe ao IMT, I. P., garantir que as empresas têm acesso equitativo e não discriminatório às estruturas de

formação de pessoal com funções relevantes para a segurança da exploração.

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

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

SUBSECÇÃO V

Das normas técnicas de segurança

Artigo 66.º-N

Normas técnicas de segurança

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

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

3 — As normas de segurança são notificadas aos destinatários e publicitadas no sítio na Internet da autoridade nacional de segurança ferroviária.

Artigo 66.º-O

Relatório anual de segurança

1 — O IMT, I. P., elabora um relatório anual de segurança.

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

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

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

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

d) Os resultados da supervisão dos gestores das infraestruturas e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão;

e) Sobre as isenções concedidas ao abrigo do disposto nos n.ºs 4 a 6 do artigo 66.º-S do presente decreto-lei.

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

Artigo 66.º-P

Obrigações de notificação e comunicação

1 — A emissão e alteração de normas técnicas de segurança, bem como o respetivo processo de elaboração e publicação, são notificados pelo IMT, I. P., à Comissão Europeia e à Agência Ferroviária Europeia.

2 — Quando a norma técnica de segurança exija um nível de segurança superior ao dos OCS ou possa afetar a

atividade de empresas de transporte ferroviária de outros Estados membros em território nacional, deve o IMT, I. P., proceder a consulta às partes interessadas e remeter a norma de segurança para apreciação da Comissão Europeia.

Artigo 66.º-Q

Retificação aos relatórios de segurança

Para os efeitos dos artigos 66.º-C e 66.º-O do presente decreto-lei, caso sejam detetados novos factos ou erros após a apresentação do relatório anual de segurança, o IMT, I. P., ou as empresas de transporte ferroviário, devem alterar ou corrigir os indicadores, o mais tardar até à apresentação do relatório anual seguinte.

Artigo 66.º-R

Manutenção de veículos

1 — Antes de entrar em serviço ou de ser utilizado na rede, a cada veículo é atribuída uma entidade responsável pela manutenção, a qual deve estar registada no RMN, de acordo com o disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

2 — A entidade responsável pela manutenção pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura ou um detentor.

3 — Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 64.º do presente decreto-lei, a entidade deve assegurar, por meio de um sistema de manutenção, que os veículos por cuja manutenção é responsável se encontrem em condições seguras para circular, devendo para esse efeito a entidade responsável pela manutenção garantir que a manutenção dos veículos seja efetuada de acordo com:

- a) O registo de manutenção de cada veículo;
- b) Os requisitos em vigor, incluindo as regras de manutenção e as disposições relativas às ETI.

4 — A entidade responsável pela manutenção pode efetuar a manutenção ou recorrer a oficinas de manutenção contratadas.

5 — No caso de vagões de mercadorias, cada entidade responsável pela manutenção é certificada por um organismo acreditado ou reconhecido de acordo com o n.º 7, ou pelo IMT, I. P., devendo o processo de acreditação basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade, tais como as normas europeias relevantes da série EN 45000.

6 — O processo de reconhecimento a que se refere o número anterior deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade.

7 — Sempre que a entidade responsável pela manutenção for uma empresa ferroviária ou um gestor de infraestrutura, o cumprimento dos critérios a adotar ao abrigo do disposto no artigo seguinte deve ser verificado pelo IMT, I. P., de acordo com os procedimentos referidos nos artigos 66.º-D ou 66.º-G do presente decreto-lei, e ser confirmado nos certificados especificados nesses procedimentos.

Artigo 66.º-S

Sistema de certificação da manutenção

1 — Após a aprovação, pela Comissão Europeia, de uma medida que estabeleça um sistema de certificação

da entidade responsável pela manutenção dos vagões de mercadorias, os certificados emitidos de acordo com aquele sistema devem confirmar o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo anterior.

2 — A medida referida no número anterior pode vir a ser extensível a todos os veículos após avaliação da sua implementação.

3 — Os certificados emitidos nos termos dos números anteriores são válidos em toda a União Europeia.

4 — O IMT, I. P., pode cumprir as obrigações de identificação e certificação da entidade responsável pela manutenção através de medidas alternativas, nos seguintes casos:

a) Veículos registados num país terceiro cuja manutenção é efetuada de acordo com a legislação desse país;

b) Veículos utilizados em redes ou linhas cujo gabarito é diferente do da rede principal na UE e para os quais o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo anterior são assegurados por acordos internacionais com países terceiros;

c) Veículos históricos, equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de uma autorização *ad hoc* do IMT, I. P., antes de entrarem em serviço, sendo neste caso as derrogações concedidas por períodos máximos de cinco anos.

5 — As medidas referidas no número anterior são aplicadas através de derrogações a conceder pelo IMT, I. P.:

a) No ato de registo dos veículos nos termos do disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, no que diz respeito à identificação da entidade responsável pela manutenção;

b) No ato de emissão dos certificados de segurança e das autorizações a empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura nos termos dos artigos 66.º-D e 66.º-G do presente decreto-lei, no que diz respeito à identificação ou certificação da entidade responsável pela manutenção.

6 — As derrogações referidas no número anterior são identificadas e justificadas no relatório anual de segurança referido no artigo 66.º-O do presente decreto-lei.

CAPÍTULO VII

Regulação e regulamentação

Artigo 67.º

Exercício dos poderes de regulação e regulamentação

1 — Os regulamentos do IMT, I. P., e da AMT emitidos ao abrigo do presente diploma, nas áreas de competência de cada uma das entidades, tal como definidas nos Decretos-Leis n.ºs 77/2014 e 78/2014, de 14 de maio, respetivamente, devem observar os princípios da legalidade, da necessidade, da clareza, da participação e da publicidade.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — [Revogado].

8 — [Revogado].

9 — Sobre esta matéria aplicam-se as disposições próprias previstas nos diplomas referidos no n.º 1.

Artigo 68.º**Poderes de fiscalização**

1 — Os poderes de fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma competem ao IMT, I. P., e à AMT nos termos previstos nos Decretos-Leis n.ºs 77/2014 e 78/2014, de 14 de maio, respetivamente.

2 — As regras processuais aplicáveis a esta matéria são as previstas nos diplomas referidos no número anterior.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior o IMT, I. P., e a AMT dispõem de:

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

4 — Pelo exercício da competência referida no n.º 1, pode o IMT, I. P., e a AMT cobrar os respetivos custos, devendo detalhar os mesmos.

Artigo 69.º**Promoção e defesa da concorrência**

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

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

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

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

Artigo 70.º**Recursos**

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

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

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

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

5 — No âmbito dos recursos apresentados ao abrigo do número anterior, a AMT pode determinar a imposição de acesso em condições equitativas e não discriminatórias,

aplicando-se o disposto no artigo 73.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 71.º**Procedimento para recurso**

1 — Os recursos a que se refere o artigo anterior são apresentados junto do gestor da infraestrutura, com conhecimento à AMT.

2 — Compete ao gestor da infraestrutura receber o recurso, remetendo-o à AMT no prazo de 15 dias úteis.

3 — O processo deve ser instruído pela AMT, com os seguintes elementos:

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

4 — A AMT solicita as informações que considere relevantes ao gestor da infraestrutura, aos operadores de transporte ferroviário ou a terceiros.

5 — A AMT decide o recurso no prazo de 30 dias úteis a contar da receção do processo e de toda a informação relevante, confirmando ou determinando a alteração da decisão do gestor da infraestrutura.

Artigo 72.º**Queixas**

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

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

Artigo 73.º**Imposição de acesso em condições equitativas e não discriminatórias**

1 — Caso constate, oficiosamente ou na sequência de reclamação, que uma ou mais empresas ou entidades que

explorem as instalações ou prestem os serviços referidos no artigo 22.º recusaram injustificadamente esse acesso, a AMT pode determinar a concessão desse acesso em condições equitativas e não discriminatórias.

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

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

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

Artigo 74.º

Impugnação

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

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

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

Artigo 75.º

Instruções e recomendações

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

2 — A AMT dará às instruções e recomendações a adequada publicidade.

Artigo 76.º

Publicidade

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

- a) O impacto do mesmo no desenvolvimento do setor;
- b) As licenças emitidas;
- c) As ações de fiscalização efetuadas e o resultado das mesmas;
- d) Os regulamentos de execução aprovados ou alterados;
- e) As recomendações ou instruções emitidas;
- f) As decisões tomadas em sede de reclamações ou recursos;
- g) Os processos contraordenacionais e as decisões neles proferidas.

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

3 — Para efeitos do número anterior, o sigilo comercial abrange todas as informações relativas à empresa requerente que não estejam sujeitas a qualquer forma de registo ou publicidade obrigatória, que não sejam ou não tenham caído no conhecimento público ou que não

tenham sido publicitadas em virtude da prática de um ato judicial.

CAPÍTULO VIII

Regime sancionatório

Artigo 77.º

Contraordenações

1 — Constituem contraordenações puníveis com coima de € 10 000 a € 44 800:

a) A prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros no território nacional sem concessão ou delegação para o efeito, quando exigidas nos termos da lei;

b) A realização de serviços de transporte ferroviário sem licença adequada;

c) A realização de serviço de transporte ferroviário sem certificado de segurança;

d) O incumprimento da obrigação de subscrição de seguro de responsabilidade civil prevista no artigo 12.º;

e) A falta de comunicação, por parte das empresas de transporte ferroviário, de alterações que possam afetar o cumprimento dos requisitos de uma licença;

f) O incumprimento, por parte do gestor da infraestrutura, das obrigações, procedimentais e de conteúdo, decorrentes do presente diploma e das normas regulamentares aplicáveis, respeitantes à elaboração, edição ou publicitação do diretório da rede;

g) O incumprimento, por parte do gestor da infraestrutura, das obrigações de fornecimento, à AMT ou aos interessados, do diretório da rede, ou das obrigações de prestação de informações suplementares correspondentes;

h) Qualquer decisão tomada pelo gestor da infraestrutura em violação do disposto no diretório da rede;

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

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

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

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

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

o) O incumprimento, por parte do gestor da infraestrutura ou de empresas que prestem serviços auxiliares ou adicionais, das prestações a que estejam obrigados

nos termos do disposto na secção III do capítulo IV do presente diploma;

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

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

r) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de fiscalização do IMT, I. P., e da AMT, da obrigação de apresentação de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, direta ou indireta, ao exercício daquela fiscalização;

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

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

u) O incumprimento de decisões da AMT, de recursos ou reclamações;

v) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo IMT, I. P., ou pela AMT;

x) O incumprimento, por parte das entidades responsáveis pela manutenção, da obrigação prevista no n.º 5 do artigo 66.º-R;

z) O incumprimento, por parte de qualquer entidade ou agente, das regras nacionais de segurança, sendo que, se se tratar de pessoa singular a contraordenação é punível com coima de € 200 a € 1 000.

2 — Constitui contraordenação, punível com coima de € 1 000 a € 5 000, o incumprimento, por parte das entidades sujeitas aos deveres de informação, das obrigações correspondentes que lhes incumbam por força do presente diploma.

3 — A negligência é punível.

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

Artigo 78.º

Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contraordenações previstas no presente diploma compete ao IMT, I. P., ou à AMT, conforme as competências próprias de cada uma das entidades atribuídas pelo presente diploma.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente diploma compete respetivamente ao conselho diretivo ou ao conselho de administração das entidades referidas no número anterior.

Artigo 79.º

Produto das coimas

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

- a) 40 % para a entidade que aplicou a coima;
- b) 60 % para o Estado.

CAPÍTULO IX

Disposições finais e transitórias

SECÇÃO I

Disposições finais

Artigo 80.º

Norma revogatória

São revogados os seguintes diplomas e disposições:

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

Artigo 81.º

Alterações legislativas

1 — [Revogado].

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

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

«Artigo 3.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

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

[...]»

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

«Artigo 19.º

[...]

[...]

a) As tarifas devidas pela utilização da infraestrutura e outros proveitos resultantes do exercício da sua atividade e do aproveitamento da infraestrutura, designadamente os resultantes de serviços e prestações acessórios e, bem assim, os emergentes do recurso aos meios previstos no Decreto-Lei n.º 269/92, de 28 de novembro;

[...]»

SECÇÃO II

Disposições transitórias

Artigo 82.º

Licenciamento e certificação de segurança

1 — As empresas que, à data de entrada em vigor do presente diploma, realizem já atividades de prestação de servi-

ços de transporte ferroviário gozam da presunção de cumprimento dos requisitos a que se referem os artigos 10.º e 11.º

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 83.º

Contratos de acesso à infraestrutura e acordos quadro

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

Artigo 84.º

[Revogado]

Artigo 85.º

[Revogado]

Artigo 86.º

Taxa de regulação

1 — As entidades gestoras da infraestrutura de sistemas de metropolitano e metropolitano ligeiro de superfície pagarão uma taxa pelo exercício genérico da atividade de regulação.

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

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

- A extensão da rede em exploração;
- O número de passageiros transportados;
- O número de circulações;

d) A complexidade do sistema de metropolitano ou metropolitano ligeiro de superfície.

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

Artigo 87.º

[Revogado]

Artigo 88.º

[Revogado]

Artigo 89.º

[Revogado]

Artigo 90.º

[Revogado]

Artigo 91.º

[Revogado]

Artigo 92.º

[Revogado]

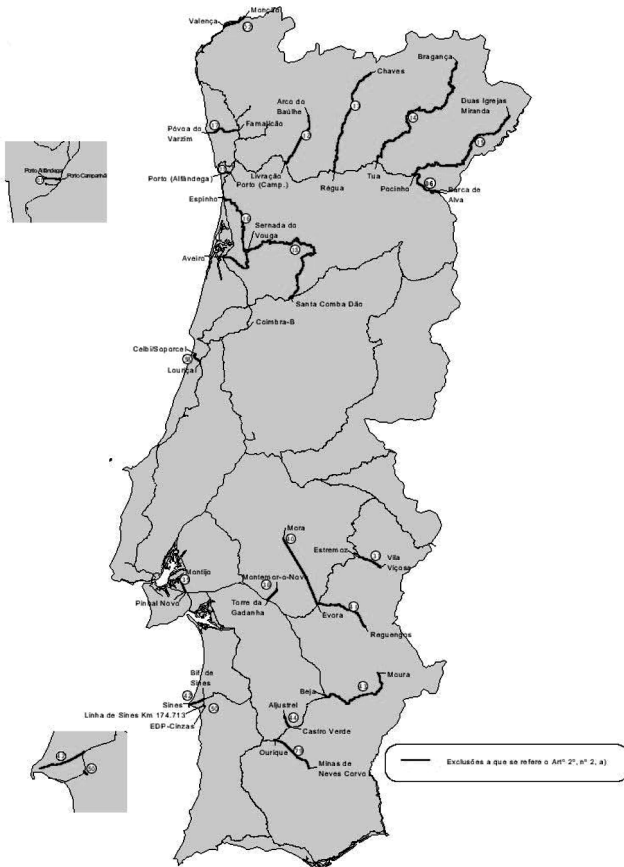
Artigo 93.º

[Revogado]

ANEXO I

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

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



ANEXO II

[Revogado]

ANEXO III

Sistemas de gestão de segurança

I — Requisitos aplicáveis ao sistema de gestão da segurança:

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

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

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

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

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

c) Procedimentos destinados a satisfazer as normas técnicas e de exploração em vigor, novas ou alteradas, ou outras condições normativas previstas nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), ou nas normas técnicas de segurança, ou noutras normas aplicáveis, ou em decisões do IMT, I. P., e procedimentos destinados a garantir o cumprimento das normas e de outras condições

normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e durante as operações;

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO IV

Autorização de colocação em serviço de material circulante em utilização

1 — A documentação técnica sobre o material circulante ou tipo de material circulante a apresentar ao IMT, I. P., deve incluir:

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

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

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

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

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

ANEXO V

A) Indicadores comuns de segurança

Para os indicadores relativos a acidentes mencionados no n.º 1, aplicar-se-á o Regulamento (CE) n.º 91/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de

2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários, na medida em que as informações se encontrem disponíveis.

1 — Indicadores relativos aos acidentes:

1.1 — Número total e relativo (por quilómetro-comboio) de acidentes significativos e discriminação pelos seguintes tipos de acidentes:

- a) Colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito;
- b) Descarrilamentos de comboios;
- c) Acidentes em passagens de nível, incluindo acidentes que envolvam peões;
- d) Acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento, excetuando suicídios;
- e) Incêndios no material circulante;
- f) Outros.

O relatório de cada acidente significativo deve ser elaborado com base no tipo do acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves, por exemplo um incêndio após um descarrilamento;

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

- a) Passageiros (igualmente em relação ao número total de quilómetros-passageiro e de quilómetros-comboio de passageiros);
- b) Trabalhadores, incluindo o pessoal de entidades contratadas;
- c) Utilizadores de passagens de nível;
- d) Pessoas não autorizadas nas instalações ferroviárias;
- e) Outros.

2 — Indicadores relativos às mercadorias perigosas — número total e relativo (por quilómetro-comboio) de acidentes que envolvam o transporte de mercadorias perigosas, discriminados pelas seguintes categorias:

- a) Acidentes que envolvam, pelo menos, um veículo ferroviário que transporte mercadorias perigosas, conforme definidas na parte B) do presente anexo;
- b) Número de acidentes desse tipo que provoquem a libertação de matérias perigosas.

3 — Indicadores relativos aos suicídios — número total e relativo (por quilómetro-comboio) de suicídios.

4 — Indicadores relativos aos precursores de acidentes — número total e relativo (por quilómetro-comboio) de:

- a) Carris partidos;
- b) Deformações da via;
- c) Falhas na sinalização;
- d) Ultrapassagens de sinais fechados;
- e) Rodas partidas e eixos partidos no material circulante em serviço.

Todos os precursores, provoquem ou não acidentes, devem ser comunicados. Os precursores que provoquem um acidente devem ser comunicados no âmbito dos ICS relativos aos precursores; os acidentes ocorridos, se forem significativos, devem ser comunicados no âmbito dos ICS relativos aos acidentes mencionados no n.º 1.

5 — Indicadores para calcular o impacto económico dos acidentes — custo total e relativo (por quilómetro-comboio) em euros:

- a) Do produto do número de mortos e de feridos graves pelo valor da prevenção de uma vítima (VPC);

- b) Dos danos causados ao ambiente;

- c) Dos danos materiais ao material circulante ou à infraestrutura;

- d) Dos atrasos causados pelos acidentes.

As autoridades responsáveis pela segurança devem comunicar ou o impacto económico de todos os acidentes ou o impacto económico apenas dos acidentes significativos.

Esta escolha deve ser claramente indicada no relatório anual de segurança.

O valor da prevenção de uma vítima é o valor que a sociedade atribui à prevenção de uma vítima e, como tal, não constitui uma referência para indemnizações entre as partes envolvidas nos acidentes.

6 — Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação:

6.1 — Percentagem de vias equipadas com um sistema em funcionamento de proteção automática dos comboios (ATP), percentagem de quilómetros-comboio com sistemas ATP operacionais;

6.2 — Número de passagens de nível (total, por quilómetro de linha e por quilómetro de via), discriminado pelos oito tipos seguintes:

- a) Passagens de nível ativas com:

- i) Aviso automático para os utilizadores;
- ii) Proteção automática para os utilizadores;
- iii) Proteção e aviso automáticos para os utilizadores;
- iv) Proteção e aviso automáticos para os utilizadores e proteção do lado dos comboios;
- v) Aviso manual para os utilizadores;
- vi) Proteção manual para os utilizadores;
- vii) Proteção e aviso manuais para os utilizadores;

- b) Passagens de nível passivas.

7 — Indicadores relativos à gestão da segurança — auditorias internas realizadas pelos gestores da infraestrutura e pelas empresas ferroviárias, conforme previsto na documentação relativa ao sistema de gestão da segurança.

Número total de auditorias efetuadas e percentagem em relação às auditorias solicitadas (e ou previstas).

8 — Definições — as definições comuns dos ICS e os métodos comuns de cálculo do impacto económico dos acidentes constam da parte B) do presente anexo.

B) Definições comuns dos indicadores comuns de segurança (ICS) e métodos comuns de cálculo do impacto económico dos acidentes

1 — Indicadores relativos aos acidentes:

1.1 — «Acidente significativo» — qualquer acidente que implique, pelo menos, um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves a, pelo menos, uma pessoa, ou danos significativos ao material, à via, a outras instalações ou ao ambiente ou uma interrupção prolongada da circulação. Excluem-se os acidentes em oficinas, armazéns e parques de material;

1.2 — «Danos significativos ao material, à via, a outras instalações ou ao ambiente» — danos equivalentes a EUR 150 000 ou mais;

1.3 — «Interrupção prolongada da circulação» — suspensão dos serviços de comboios numa linha ferroviária principal durante seis horas ou mais;

1.4 — «Comboio» — um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras,

ou uma automotora isolada, que circulam com um número determinado ou uma designação específica de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Uma locomotiva sem carga, isto é, que circula isolada, é considerada um comboio;

1.5 — «Colisão de comboios, incluindo colisão com obstáculos dentro do gabarito» — colisão frontal, colisão de frente com traseira ou colisão lateral entre uma parte de um comboio e uma parte de outro comboio ou com:

a) Material circulante de manobra;

b) Objetos fixos ou temporariamente presentes na via ou perto dela (exceto nas passagens de nível, se tiverem sido perdidos por um veículo ou por um utilizador durante a travessia);

1.6 — «Descarrilamento de comboio» — nos caso em que, pelo menos, uma roda de um comboio sai dos carris;

1.7 — «Acidente em passagem de nível» — qualquer acidente numa passagem de nível que envolva pelo menos um veículo ferroviário e um ou mais veículos que estejam a atravessar a via, outros utilizadores, nomeadamente peões, que estejam a atravessar a via ou outros objetos temporariamente presentes na via ou perto dela, se tiverem sido perdidos por um veículo ou por um utilizador durante a travessia;

1.8 — «Acidente com pessoas causado por material circulante em movimento» — qualquer acidente que envolva uma ou mais pessoas que sejam atingidas por um veículo ferroviário ou por um objeto preso a um veículo ferroviário ou que dele se tenha soltado. Incluem-se os acidentes com pessoas que caem dos veículos ferroviários, assim como com pessoas que caem ou são atingidas por objetos soltos, a bordo, durante a viagem;

1.9 — «Incêndio no material circulante» — qualquer incêndio ou explosão que ocorra em veículos ferroviários (incluindo a carga) quando estes se deslocam entre a estação de partida e o destino, inclusivamente quando se encontram parados na estação de partida, no destino ou nas paragens intermédias, assim como durante as operações de formação de composições;

1.10 — «Outros tipos de acidentes» — todos os acidentes que não os já mencionados (colisões de comboios, descarrilamentos de comboios, acidentes em passagens de nível, acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e incêndios no material circulante);

1.11 — «Passageiro» — qualquer pessoa, excluindo a tripulação do comboio, que efetue uma viagem por caminho de ferro. Para efeitos de estatísticas sobre acidentes, incluem-se os passageiros que tentam embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento;

1.12 — «Trabalhador (incluindo o pessoal de entidades contratadas e os contratados autónomos)» — qualquer pessoa cuja atividade profissional esteja ligada à via-férrea e que se encontre a trabalhar no momento do acidente.

Incluem-se na definição a tripulação do comboio e as pessoas que trabalham com o material circulante e na infraestrutura;

1.13 — «Utilizador de passagem de nível» — qualquer pessoa que utilize uma passagem de nível para atravessar a via férrea, por qualquer meio de transporte ou a pé;

1.14 — «Pessoa não autorizada nas instalações ferroviárias» — qualquer pessoa que se encontre em instalações ferroviárias onde essa presença seja proibida, com exceção dos utilizadores de passagens de nível;

1.15 — «Outros (terceiros)» — todas as pessoas não correspondentes à definição de «passageiro», «trabalhador, incluindo o pessoal de entidades contratadas», «utilizador

de passagem de nível» ou «pessoa não autorizada nas instalações ferroviárias»;

1.16 — «Morto» — qualquer pessoa que perca a vida no momento do acidente ou nos 30 dias seguintes em consequência do mesmo, excluindo suicídios;

1.17 — «Ferido grave» — qualquer pessoa que, em consequência de um acidente, sofra lesões que levem à sua hospitalização por um período superior a vinte e quatro horas, excluindo tentativas de suicídio.

2 — Indicadores relativos às mercadorias perigosas:

2.1 — «Acidente que envolve o transporte de mercadorias perigosas» — qualquer acidente ou incidente que deva ser objeto de uma declaração em conformidade com o RID (1)/ADR, secção 1.8.5;

2.2 — «Mercadoria perigosa» — qualquer substância ou artigo cujo transporte seja proibido pelo RID ou autorizado apenas nas condições nele previstas.

3 — Indicadores relativos aos suicídios:

3.1 — «Suicídio» — qualquer ato deliberado de um indivíduo contra si próprio, destinado a provocar a morte, registado e classificado como tal pelas autoridades nacionais competentes.

4 — Indicadores relativos aos precursores de acidentes:

4.1 — «Carril partido» — carril que fique separado em duas ou mais partes ou do qual se desprenda uma peça metálica, causando uma fenda de mais de 50 mm de comprimento e de mais de 10 mm de profundidade na superfície de rodagem;

4.2 — «Deformação da via» — defeito relacionado com a continuidade e a geometria da via que exija o seu encerramento ou a redução imediata da velocidade autorizada, para manter a segurança;

4.3 — «Falha na sinalização» — qualquer falha de um sistema de sinalização (quer da infraestrutura, quer do material circulante) da qual resultem informações de sinalização menos restritivas do que o exigido;

4.4 — «Ultrapassagem de um sinal fechado» — situação em que qualquer parte de um comboio ultrapasse os limites do seu movimento autorizado, entendendo-se por movimento não autorizado:

a) A ultrapassagem de um sinal luminoso da via ou de um semáforo fechados, ou de uma ordem de paragem (STOP), quando não esteja operacional um sistema de comando automático de comboios (ATCS) ou um sistema de proteção automática de comboios (ATP);

b) O desrespeito do fim de uma autorização de movimento em segurança proveniente de um sistema ATCS ou ATP;

c) A ultrapassagem de um ponto comunicado por autorização verbal ou escrita, conforme previsto nos regulamentos;

d) A ultrapassagem de indicadores de paragem (não estão incluídos os para-choques) ou de sinais manuais.

Não estão incluídos os casos em que veículos sem unidade de tração acoplada ou um comboio sem tripulação ultrapassem um sinal fechado. Também não estão incluídos os casos em que, por qualquer motivo, o sinal não feche a tempo de permitir ao maquinista imobilizar o comboio antes do sinal.

O IMT, I. P., pode comunicar dados sobre os quatro pontos separadamente, mas deve comunicar pelo menos um indicador agregado que abranja os dados relativos aos quatro pontos;

4.5 — «Roda partida ou eixo partido» — roda ou eixo em que se tenham partido partes essenciais, criando um risco de acidente (descarrilamento ou colisão).

5 — Métodos comuns para calcular o impacto económico dos acidentes:

5.1 — O valor da prevenção de uma vítima (VPC) compõe-se dos seguintes elementos:

a) Valor da segurança em si — valores da disposição de pagar (*willingness to pay* — WTP) baseados em estudos de preferências declaradas efetuados no Estado membro no qual se aplicam;

b) Custos económicos diretos e indiretos — custos avaliados no respetivo Estado membro e que são compostos por:

- i) Custos médicos e de reabilitação;
- ii) Custos judiciais, custos policiais, custos das investigações privadas ao acidente, custos dos serviços de emergência e custos administrativos do seguro;
- iii) Perdas de produção — valor para a sociedade dos bens e serviços que podiam ter sido produzidos pela pessoa se o acidente não tivesse ocorrido;

5.2 — Princípios comuns para avaliar o valor da segurança em si e os custos económicos diretos/indiretos — relativamente ao valor da segurança em si, a determinação da adequação ou não adequação de estimativas disponíveis deve basear-se nas seguintes considerações:

a) As estimativas devem dizer respeito a um sistema de avaliação da redução do risco de mortalidade no setor dos transportes e seguir uma abordagem de WTP conforme com os métodos de preferência declarada;

b) A amostra de pessoas interrogadas utilizada para a determinação dos valores deve ser representativa da população em causa. Em particular, a amostra deve refletir a distribuição etária de rendimentos, juntamente com outras características socioeconómicas e demográficas relevantes da população;

c) O método para obter os valores da WTP: a sondagem deve ser concebida de maneira a que as perguntas sejam claras e significativas para as pessoas interrogadas.

Os custos económicos diretos e indiretos devem ser avaliados com base nos custos reais suportados pela sociedade;

5.3 — «Custo dos danos causados ao ambiente» — custos a suportar pelas empresas ferroviárias/pelos gestores da infraestrutura, avaliados com base na sua experiência, para repor a zona afetada no estado em que se encontrava antes do acidente ferroviário;

5.4 — «Custo dos danos materiais ao material circulante ou à infraestrutura» — custo do fornecimento de material circulante novo ou de infraestrutura nova, com as mesmas funcionalidades e parâmetros técnicos que os irreparavelmente danificados, e custo da reposição do material circulante ou da infraestrutura reparáveis no estado em que se encontravam antes do acidente. Ambos devem ser estimados pelas empresas ferroviárias e pelos gestores da infraestrutura com base na sua experiência. Inclui igualmente os custos relacionados com a locação financeira de material circulante, em consequência da indisponibilidade dos veículos danificados;

5.5 — «Custo dos atrasos causados pelos acidentes» — valor monetário dos atrasos sofridos pelos utilizadores do transporte ferroviário (passageiros e clientes

de frete) em consequência dos acidentes, calculado com base no seguinte modelo:

VT = valor monetário das economias de tempo de viagem.

Valor do tempo para um passageiro de um comboio (uma hora):

$VTP = [VT \text{ dos passageiros que viajam por motivos laborais}] * [\text{percentagem média de passageiros que viajam por motivos laborais por ano}] + [VT \text{ dos passageiros que viajam por motivos não laborais}] * [\text{percentagem média de passageiros que viajam por motivos não laborais por ano}]$

O VT é medido em euros por passageiro por hora.

Valor do tempo para um comboio de mercadorias (uma $VTF = [VT \text{ dos comboios de mercadorias}] * [(\text{quilómetro-tonelada}) / (\text{quilómetro-comboio})]$

O VT é medido em euros por tonelada de frete de mercadorias por hora.

Quantidade média, em toneladas, de mercadorias transportadas por comboio num ano = $(\text{quilómetro-tonelada}) / (\text{quilómetro-comboio})$.

CM = custo de um minuto de atraso de um comboio.

Comboio de passageiros:

$CMP = K1 * (VTP / 60) * [(\text{quilómetro-passageiro}) / (\text{quilómetro-comboio})]$

Número médio de passageiros por comboio num ano = $(\text{quilómetro-passageiro}) / (\text{quilómetro-comboio})$.

Comboio de mercadorias:

$CMF = K2 * (VTF / 60)$

Os fatores $K1$ e $K2$ estabelecem a relação entre o valor do tempo e o valor do atraso, estimado com base em estudos de preferência declarada, destinando-se a ter em conta que o tempo perdido em resultado dos atrasos é encarado de forma consideravelmente mais negativa do que o tempo de viagem normal.

Custo dos atrasos devidos a um acidente = $CMP * (\text{minutos de atraso dos comboios de passageiros}) + CMF * (\text{minutos de atraso dos comboios de mercadorias})$

Âmbito de aplicação do modelo:

O custo dos atrasos deve ser calculado para todos os acidentes, tanto os significativos como os não significativos. Os atrasos devem ser calculados do seguinte modo:

i) Atrasos reais nas linhas ferroviárias em que os acidentes ocorreram;

ii) Atrasos reais ou, caso não seja possível, atrasos estimados nas outras linhas afetadas.

6 — Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação:

6.1 — «Sistema de proteção automática dos comboios (ATP)» — sistema que obrigue ao respeito dos sinais e dos limites de velocidade através do controlo da velocidade, incluindo a paragem automática nos sinais;

6.2 — «Passagem de nível» — interceção ao mesmo nível entre a via-férrea e uma passagem, reconhecida pelo gestor da infraestrutura e aberta a utilizadores públicos e ou privados. Não se incluem nesta definição as passagens entre plataformas dentro das estações, nem tão-pouco as passagens sobre vias para utilização exclusiva dos trabalhadores;

6.3 — «Passagem» — estrada, rua ou via rápida pública ou privada, incluindo caminhos pedonais e ciclovias, ou qualquer outra via especificamente destinada à passagem de pessoas, animais, veículos ou maquinaria;

6.4 — «Passagem de nível ativa» — passagem de nível cujos utilizadores sejam protegidos ou avisados da aproximação dos comboios através da ativação de dispositivos, sempre que seja perigoso para o utilizador atravessar a via-férrea.

a) Proteção através da utilização de dispositivos físicos:

- i) Semibarreiras ou barreiras completas;
- ii) Cancelas/portões;

b) Aviso através da utilização de equipamentos fixos nas passagens de nível:

- i) Dispositivos óticos: luzes;
- ii) Dispositivos sonoros: campainhas, sirenes, buzinas, etc.;
- iii) Dispositivos físicos: por exemplo, relevos na estrada que provoquem vibrações;

6.4.1 — As passagens de nível ativas classificam-se do seguinte modo:

a) «Passagem de nível com proteção e ou aviso automático para os utilizadores» — passagem de nível em que a proteção e ou o aviso são ativados pelo comboio em aproximação. Estas passagens de nível classificam-se do seguinte modo:

- i) Aviso automático para os utilizadores;
- ii) Proteção automática para os utilizadores;
- iii) Proteção e aviso automáticos para os utilizadores;
- iv) Proteção e aviso automáticos para os utilizadores e proteção do lado dos comboios.

v) Entende-se por «proteção do lado dos comboios» um sinal ou outro sistema de proteção dos comboios que apenas permite o seu avanço se a passagem de nível assegurar a proteção dos utilizadores e estiver desimpedida, neste último caso, através de vigilância e ou da deteção de obstáculos;

b) «Passagem de nível com proteção e ou aviso manuais para os utilizadores» — passagem de nível em que a proteção e ou o aviso sejam ativados manualmente e em que não exista um sinal ferroviário conjugado que só mostre ao comboio o aspeto de «marcha» quando a proteção e ou o aviso da passagem de nível se encontrem ativados.

Estas passagens de nível classificam-se do seguinte modo:

- i) Aviso manual para os utilizadores;
- ii) Proteção manual para os utilizadores;
- iii) Proteção e aviso manuais para os utilizadores;

6.5 — «Passagem de nível passiva» — uma passagem de nível sem qualquer forma de sistema de aviso e ou de proteção que se ative quando seja perigoso para os utilizadores atravessar a via.

7 — Indicadores relativos à gestão da segurança:

7.1 — «Auditoria» — processo sistemático, independente e documentado de obter provas durante uma vistoria e de as avaliar objetivamente para determinar em que medida estão cumpridos os critérios da auditoria.

8 — Definições das bases de cálculo:

8.1 — «Quilómetro-comboio» — unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio num percurso de um quilómetro. A distância utilizada é a distância efetivamente percorrida, se disponível, ou a distância normal da rede entre a origem e o destino. Só deve ser tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante;

8.2 — «Quilómetro-passageiro» — unidade de medida que corresponde ao transporte de comboio de um passageiro na distância de um quilómetro. Só deve ser tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante;

8.3 — «Quilómetro-linha» — comprimento, em quilómetros, da rede ferroviária, devendo no caso das linhas ferroviárias multívias, apenas ser contada a distância entre a origem e o destino;

8.4 — «Quilómetro-via» — comprimento, em quilómetros, da rede ferroviária, devendo no caso das linhas ferroviárias multívias, ser contada cada via.»

(1) O RID é o regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas que foi adotado pela Diretiva n.º 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO, n.º L 260, de 30 de setembro de 2008, p. 13).

ANEXO III

(a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 29 de julho, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação de segurança.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Responsável pelo inquérito» a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de um inquérito;

b) «Acidente» um acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza com consequências danosas;

c) «Acidente grave no âmbito ferroviário» qualquer colisão ou descarrilamento de comboios que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos significativos no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

d) «Danos significativos» entendem-se danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo

responsável pelo inquérito num total de pelo menos dois milhões de euros;

e) «Incidente» qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, associada à exploração ferroviária e que afete a segurança da exploração;

f) «Inquérito» o processo levado a cabo com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;

g) «Causas» as ações, omissões, eventos ou condições, ou a sua combinação, que conduziram ao acidente ou incidente;

h) «Agência Ferroviária Europeia» a agência comunitária para a segurança ferroviária e a interoperabilidade dos caminhos de ferro.

2 — Para efeitos das alíneas b) e c) do número anterior, os acidentes dividem-se nas seguintes categorias:

- a) Colisões;
- b) Descarrilamentos;
- c) Acidentes em passagens de nível;
- d) Acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento;
- e) Incêndios; e
- f) Outros.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se à investigação técnica de acidentes e incidentes no transporte ferroviário que ocorram em território nacional, cuja competência é, nos termos do Decreto-Lei n.º 395/2007, de 31 de dezembro, do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, doravante designado por GISAF, sem prejuízo das atribuições próprias dos órgãos e autoridades de polícia criminal, no âmbito das suas competências.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, constituem transporte ferroviário, para além do caminho de ferro pesado, outros sistemas guiados, designadamente, os metropolitanos, os metropolitanos ligeiros de superfície, os sistemas de caminho de ferro ligeiro e os elétricos, quando utilizem infraestruturas, predominantemente, em sítio próprio e não partilhadas por outros modos de transporte.

3 — Quando não seja possível determinar em que Estado membro ocorreu o acidente ou incidente, ou o mesmo ocorra numa instalação situada na fronteira ou junto à fronteira, cabe ao GISAF, em articulação com os organismos de inquérito envolvidos, determinar qual deles dirigirá a investigação, ou se a mesma será realizada em cooperação.

4 — Nos casos previstos no número anterior, quando a direção de investigação não seja cometida ao GISAF tem este o dever de participar na investigação e partilhar os seus resultados.

5 — Quando ocorram em território nacional acidentes ou incidentes envolvendo empresas estabelecidas ou licenciadas noutros Estados membros, deve o GISAF convidar os organismos competentes desses Estados membros a participar na investigação.

Artigo 4.º

Obrigatoriedade de realizar a investigação

1 — Qualquer acidente grave ocorrido no sistema ferroviário abrangido pelo artigo anterior deve ser objeto de

uma investigação técnica com o objetivo de aumentar a segurança ferroviária e prevenir acidentes.

2 — Para além dos acidentes graves, o GISAF pode investigar acidentes e incidentes que, em circunstâncias diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas de caráter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade ou convencionais.

3 — Cabe ao GISAF decidir sobre a realização de um inquérito a acidente ou incidente do tipo referido no número anterior, devendo ter em conta na sua decisão:

- a) A gravidade do acidente ou incidente;
- b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;
- c) O impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária ao nível comunitário;
- d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, do organismo responsável pela segurança ferroviária ou de outros Estados membros da União Europeia.

4 — A decisão de realização de inquérito deve determinar o âmbito e os procedimentos a adotar na sua realização, tendo em conta os princípios de eficiência e celeridade, os objetivos, assim como os ensinamentos que se espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.

5 — O GISAF deve informar a Agência Ferroviária Europeia da decisão de dar início a um inquérito, no prazo de oito dias, a contar da data do acidente ou incidente, indicando a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de mortes e de danos corporais e materiais.

6 — A investigação técnica prevista nos n.ºs 1 e 2 deve ser conduzida independentemente de outras que venham a ser promovidas por entidades diversas, não tendo por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

Artigo 5.º

Comissão de investigação

1 — Para a investigação de acidentes e incidentes, o diretor do GISAF designa um investigador responsável pela investigação.

2 — O diretor do GISAF pode, se tal se tornar necessário, e por proposta do investigador responsável, designar investigadores técnicos, constituindo uma comissão de investigação, sob a orientação do investigador responsável.

3 — O investigador responsável, no exercício das suas funções, pode estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações e receber a colaboração de organismos e entidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

4 — Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, ou em casos excecionais em que a eficácia do inquérito o justifique, pode o diretor do GISAF nomear outro investigador responsável em sua substituição.

Artigo 6.º

Competências do investigador responsável

1 — Ao investigador responsável compete:

- a) Determinar as ações necessárias à investigação técnica;

b) Comunicar à autoridade judiciária ou policial competente a ocorrência do acidente;

c) Assegurar que a investigação técnica é conduzida de acordo com as normas e práticas recomendadas pela Comissão Europeia e pela Agência Ferroviária Europeia, criada pelo Regulamento n.º 881/2004, de 29 de abril, do Parlamento Europeu e do Conselho;

d) Efetuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou policial em contrário;

e) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança do percurso;

f) Propor ao diretor do GISAF a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;

g) [Revogada];

h) Solicitar às autoridades judiciárias ou policiais a realização de testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente;

i) Solicitar às autoridades judiciárias ou policiais a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;

j) Solicitar às autoridades e agentes da proteção civil o acompanhamento das operações como garantia da segurança de pessoas e bens;

l) Transmitir às autoridades judiciárias ou policiais os elementos que lhe forem solicitados;

m) Solicitar ao organismo responsável pela meteorologia a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;

n) Solicitar à autoridade responsável pela segurança ferroviária toda a informação de que esta disponha sobre infraestruturas, pessoal, material, operadores e procedimentos ferroviários com interesse para a investigação, incluindo os relativos a certificados e licenças, bem como qualquer informação ferroviária relevante;

o) Solicitar às autoridades judiciárias ou policiais, sem prejuízo da investigação judiciária, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços, e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;

p) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas de acidentes ou incidentes;

q) Solicitar ao gestor da infraestrutura e aos operadores ferroviários relatórios sobre o estado da infraestrutura e do material circulante, respetivamente, cuja informação é considerada relevante para efeitos da investigação.

2 — O investigador responsável deve cooperar com a autoridade judiciária ou policial competente no sentido da preservação das provas, tendo acesso aos relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como aos exames e aos resultados das colheitas de amostras, efetuadas em trabalhadores ferroviários e nos corpos das vítimas.

3 — As entidades mencionadas nos números anteriores devem fornecer ao investigador responsável as informações referidas, salvaguardadas que estejam as necessidades impostas pelo segredo de justiça e as próprias da investigação criminal.

4 — Se o investigador responsável encontrar, no decurso da investigação técnica, indícios passíveis de infração criminal, deve proceder à sua denúncia imediata.

Artigo 7.º

Direito de acesso

1 — No exercício das suas competências, ao investigador responsável deve ser facultado, com a maior brevidade possível:

a) Acesso ao local do acidente ou incidente, bem como material circulante envolvido, à infraestrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e da sinalização;

b) Acesso a uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à remoção controlada de destroços das instalações ou componentes da infraestrutura para efeitos de exame ou análise;

c) Acesso ao conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, prevendo-se a possibilidade de utilização desses conteúdos;

d) Acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;

e) Acesso aos resultados dos exames efetuados ao pessoal de bordo e outro pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente;

f) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas e do IMT, I. P.

2 — O investigador responsável, no acesso aos locais e instalações relevantes para o exercício das suas competências deve encontrar-se devidamente identificado, através de cartão com fotografia ou de outra credencial adequada.

Artigo 8.º

Notificação do acidente ou incidente

1 — São de notificação obrigatória todos os acidentes e incidentes verificados no território português, compreendendo:

a) Acidentes graves no âmbito ferroviário;

b) Acidentes em passagens de nível;

c) Ocorrências que envolvam comboios que transportem matérias perigosas;

d) Ocorrências que se insiram numa série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema ferroviário no seu todo.

2 — A obrigação da notificação do acidente ou incidente compete ao operador ferroviário, ao gestor da infraestrutura ferroviária e ao IMT, I. P.

3 — A notificação de acidentes graves, bem como a de acidentes ou incidentes deve ser feita ao GISAF imediatamente após a ocorrência, não podendo exceder 6 horas no caso de acidentes graves e 48 horas nas restantes ocorrências.

4 — As autoridades policiais e militares devem notificar ao GISAF os acidentes e incidentes cuja ocorrência tenham verificado ou que tenham ocorrido sob sua jurisdição.

5 — O pessoal de bordo ou, na sua indisponibilidade, o operador ferroviário envolvido no acidente ou incidente, deve elaborar de imediato um relatório da ocorrência,

contendo os factos, condições e circunstâncias relacionadas com o acidente ou incidente.

6 — No caso de incapacitação física ou mental, os elementos do pessoal de bordo devem fazer o seu depoimento logo que a respetiva condição física ou mental o permita.

7 — O GISAF deve responder às notificações a que se referem os n.ºs 2 a 4, e tomar todas as medidas necessárias para iniciar o inquérito, no prazo máximo de uma semana após a receção dos elementos relativos ao acidente ou incidente em questão.

Artigo 9.º

Dever de sigilo

1 — O GISAF não pode divulgar os documentos constantes do processo de investigação técnica, salvo à autoridade judiciária competente, a seu pedido.

2 — Os referidos documentos constam do relatório final apenas quando forem necessários à análise do acidente ou incidente.

3 — As partes dos documentos que não forem relevantes para a análise não são divulgadas.

4 — O investigador responsável e os investigadores técnicos, em especial, e, de um modo geral, todo o pessoal do GISAF estão, em caso de existência de processo penal paralelo, sujeitos ao segredo de justiça relativamente a todos os factos que tenham vindo ao seu conhecimento em virtude de colaboração com a autoridade judiciária, sem prejuízo de se poderem incluir tais factos nos relatórios que tiverem de elaborar e de se poderem divulgar esses relatórios.

Artigo 10.º

Estatuto do inquérito e condução da investigação

1 — O inquérito tem natureza de urgência sobre outras atividades, devendo ser realizado no prazo mais curto possível, o qual não deve exceder seis meses.

2 — O investigador responsável e os investigadores designados para a realização de inquéritos, detêm os necessários poderes de autoridade no exercício das suas funções, designadamente nas previstas nas alíneas b) a e) do artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 7.º

3 — O inquérito deve ser efetuado da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes e intervenientes nele participem dando pareceres e opiniões, devendo o GISAF manter informadas todas as partes interessadas durante a investigação, na medida em que tal não perturbe o normal desenvolvimento da mesma.

4 — Antes da elaboração do relatório a que se refere o artigo seguinte é realizada a audiência prévia das partes interessadas, a qual deve constar do relatório final.

5 — Para efeitos do dever de informação a que se refere o n.º 3 devem ser considerados como partes interessadas, o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias em questão, a autoridade nacional de segurança ferroviária, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência competentes, bem como os representantes dos trabalhadores e dos utilizadores.

Artigo 11.º

Relatórios e comunicações

1 — O investigador responsável deve preparar relatórios cuja forma depende do tipo ou gravidade do acidente ou

incidente, onde constem os objetivos do inquérito e, se for caso disso, recomendações em matéria de segurança, devendo seguir a estrutura enunciada no anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

2 — Compete ao investigador responsável elaborar o relatório final, em conformidade com as práticas e normas contidas no anexo referido no número anterior.

3 — O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente.

4 — Compete ao diretor do GISAF homologar o relatório, dá-lo a conhecer ao membro do Governo de que depende e enviá-lo para as entidades referidas no n.º 5 do artigo anterior e para a Agência Ferroviária Europeia, bem como a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

5 — O GISAF deve publicar o relatório final, logo após o termo de todas as diligências necessárias à investigação, no prazo máximo de 12 meses a contar da data do acidente.

6 — O GISAF publica, anualmente, até 30 de setembro, um relatório sobre os inquéritos efetuados no ano anterior, as recomendações formuladas em matéria de segurança e as medidas tomadas em conformidade com as recomendações formuladas anteriormente, do qual dá conhecimento à Agência Ferroviária Europeia.

Artigo 12.º

Recomendações de segurança

1 — As recomendações de segurança devem ser dirigidas à autoridade nacional de segurança ferroviária, à Agência Ferroviária Europeia e, se o caráter da recomendação assim o exigir, a outros organismos ou autoridades nacionais de outros Estados membros.

2 — Uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativamente a um acidente ou incidente.

3 — As entidades destinatárias das recomendações de segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que essas recomendações são devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas, devendo o GISAF ser informado, pelo menos uma vez por ano, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.

Artigo 13.º

Reabertura da investigação

No caso de surgirem factos novos ou indícios relevantes durante o período de 10 anos, decorridos após a homologação do relatório final, o GISAF deve reabrir a investigação.

Artigo 14.º

Preservação da documentação

O GISAF conserva a documentação respeitante à investigação técnica pelo prazo de 10 anos, contados a partir da data de homologação do relatório final ou, se houver reabertura da investigação, a partir da data de homologação do relatório decorrente da reabertura.

Artigo 15.º

Responsabilidade pelos custos com as peritagens técnicas

1 — Os custos decorrentes das peritagens técnicas que se tornarem necessárias no âmbito do inquérito são da res-

ponsabilidade do gestor da infraestrutura ou do operador, consoante a natureza da peritagem técnica solicitada.

2 — Quando o GISAF, por razões de andamento do inquérito, tiver de assumir o pagamento dos custos referidos no número anterior, é reembolsado pelo gestor da infraestrutura ou pelo operador, consoante o caso, das quantias pagas.

3 — O gestor da infraestrutura ou o operador, consoante o caso, é notificado pelo GISAF para efetuar o reembolso previsto no número anterior no prazo de 90 dias a contar da data da notificação.

Artigo 16.º

Contraordenações

1 — A violação das disposições dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 8.º constitui contraordenação punível com coima de € 1 000 a € 3 740, quando se aplicar a pessoa singular, e de € 2 500 a € 15 000, quando se aplicar a pessoa coletiva.

2 — Quando se tratar de incidente que seja qualificado como grave, nos termos do n.º 2 do artigo 4.º, os limites referidos no número anterior são reduzidos para metade.

3 — A tentativa e a negligência são puníveis, sendo os limites das coimas referidos nos números anteriores reduzidos para metade.

Artigo 17.º

Competência

1 — O processamento das contraordenações compete ao GISAF e a aplicação das coimas ao seu diretor.

2 — As receitas provenientes das coimas revertem em 40 % para o GISAF e no restante para o Estado.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

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

ANEXO

Conteúdo principal do relatório de inquérito sobre acidentes e incidentes

(a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º)

1 — Resumo — o resumo deve incluir:

a) Uma breve descrição da ocorrência, com indicação da data, local e consequências;

b) As causas diretas e os fatores que contribuíram para a ocorrência, bem como as causas subjacentes determinadas pelo inquérito;

c) As principais recomendações e os respetivos destinatários.

2 — Factos imediatos relacionados com a ocorrência:

2.1 — Ocorrência:

Data, hora exata e local da ocorrência;

Descrição dos acontecimentos e do local do acidente, incluindo os esforços dos serviços de salvamento e emergência;

Decisão de abrir um inquérito, composição da equipa de inquérito e realização do inquérito.

2.2 — Circunstâncias da ocorrência:

Pessoal e empreiteiros envolvidos, bem como outras partes e testemunhas;

Comboios e respetiva composição, incluindo o número de registo do material circulante implicado, descrição da infraestrutura e do sistema de sinalização — tipos de vias, aparelhos de mudança de via, encravamento, sinais, proteção dos comboios;

Meios de comunicação;

Obras efetuadas no local ou nas imediações;

Ativação do plano de emergência ferroviário e respetiva cadeia de acontecimentos;

Ativação do plano de emergência dos serviços públicos de salvamento, da polícia e dos serviços médicos e respetiva cadeia de acontecimentos.

2.3 — Mortes e danos corporais e materiais:

Passageiros e terceiros, pessoal, incluindo empreiteiros;

Mercadorias, bagagem e outros bens;

Material circulante, infraestrutura e ambiente.

2.4 — Circunstâncias externas:

Condições atmosféricas e referências geográficas.

3 — Registo dos inquéritos:

3.1 — Resumo dos depoimentos (sujeito à proteção da identidade das pessoas):

Pessoal ferroviário, incluindo empreiteiros;

Outras testemunhas.

3.2 — Sistema de gestão da segurança:

Quadro organizativo e forma como as ordens são dadas e executadas;

Requisitos aplicáveis ao pessoal e modo de os aplicar;

Rotinas aplicáveis às auditorias e aos controlos internos e seus resultados;

Interface entre os diversos intervenientes presentes na infraestrutura.

3.3 — Normas e regulamentações:

Normas e regulamentações comunitária e nacional aplicáveis;

Outras normas, nomeadamente normas de exploração, instruções locais, requisitos aplicáveis ao pessoal, prescrições de manutenção e padrões aplicáveis.

3.4 — Funcionamento do material circulante e das instalações técnicas:

Sistema de sinalização e de comando e controlo, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados;

Infraestrutura;

Equipamento de comunicações;

Material circulante, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados.

3.5 — Documentação relativa ao sistema de funcionamento:

Medidas adotadas pelo pessoal para controlo e sinalização do tráfego;

Intercâmbio de mensagens verbais relacionadas com a ocorrência, incluindo documentação proveniente dos registos;

Medidas tomadas para proteção e salvaguarda do local da ocorrência.

3.6 — *Interface* homem/máquina/organização:

Horário de trabalho do pessoal envolvido;

Circunstâncias de ordem médica e pessoal com influência na ocorrência, incluindo existência de tensão física ou psicológica;

Conceção do equipamento com impacte na *interface* homem/máquina.

3.7 — Ocorrências anteriores de carácter semelhante.

4 — Análise e conclusões:

4.1 — Relatório final da cadeia de acontecimentos — conclusões sobre a ocorrência, com base nos factos apurados no n.º 3.

4.2 — Debate — análise dos factos apurados no n.º 3 com o objetivo de tirar conclusões sobre as causas da ocorrência e o desempenho dos serviços de salvamento.

4.3 — Conclusões:

Causas diretas e imediatas da ocorrência, incluindo os fatores que para ela contribuíram relacionados com ações das pessoas envolvidas ou com as condições do material circulante ou das instalações técnicas;

Causas subjacentes relacionadas com as competências, os procedimentos e manutenção;

Causas profundas relacionadas com as condições do quadro regulamentar e aplicação do sistema de gestão da segurança.

4.4 — Observações suplementares — deficiências e lacunas apuradas durante o inquérito, mas sem importância para as conclusões sobre as causas.

5 — Medidas adotadas — registo das medidas já tomadas ou adotadas em consequência da ocorrência.

6 — Recomendações.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Presidência do Governo

Decreto Regulamentar Regional n.º 7/2014/M

Tendo-se suscitado dúvidas sobre o carácter de alguns pareceres oriundos de Direções Regionais, mormente devido a regulamentações relacionadas com a execução do Plano de Ajustamento Económico e Financeiro, é conveniente eliminar o que prejudica a celeridade e clareza dos procedimentos.

Nestes termos:

O Governo Regional da Madeira decreta, ao abrigo do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea *d*) do artigo 69.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de junho, alterado e revisto pela Lei n.º 130/99, de 21 de agosto, com as alterações previstas na Lei n.º 12/2000, de 21 de junho, e do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, o seguinte:

Artigo 1.º

Nenhum parecer de qualquer Direção Regional tem carácter vinculativo para decisão a ser tomada pelo Conselho do Governo Regional ou por um membro do Governo Regional.

Artigo 2.º

Mantém-se o disposto para as competências já atribuídas ou distribuídas por cada membro do Governo Regional.

Artigo 3.º

O presente Decreto Regulamentar Regional entra imediatamente em vigor.

Aprovado em Conselho do Governo Regional em 4 de setembro de 2014.

O Presidente do Governo Regional, *Alberto João Cardoso Gonçalves Jardim*.

Assinado em 23 de setembro de 2014.

Publique-se.

O Representante da República para a Região Autónoma da Madeira, *Ireneu Cabral Barreto*.

I SÉRIE



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

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750