



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 91/2020

de 20 de outubro

*Sumário:* Transpõe a Diretiva (UE) 2016/797, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia.

O Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, estabeleceu as condições técnicas que contribuem para o aumento da segurança do sistema ferroviário e de circulação segura e sem interrupção de comboios, transpondo as Diretivas 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, 2008/110/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, e 2009/131/CE, da Comissão, de 16 de outubro de 2009, contribuindo para o bom desempenho e qualidade do sistema ferroviário.

Por razões de clareza, para que todos beneficiassem das vantagens decorrentes da criação de um espaço ferroviário europeu único, a Diretiva 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, foi revogada e substituída pela Diretiva (UE) 2016/797, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, que tem como objetivo incentivar a interconexão e a interoperabilidade das redes ferroviárias nacionais, bem como o acesso a essas redes, executar todas as medidas necessárias para a harmonização das normas técnicas e, ainda, facilitar, melhorar e desenvolver os serviços internacionais de transporte ferroviário na União Europeia e com os Estados terceiros e contribuir para a criação gradual do mercado da União Europeia dos equipamentos e serviços de construção, renovação, adaptação e exploração do sistema ferroviário, reduzindo os custos e a duração dos procedimentos de autorização e aumentando a segurança ferroviária.

Deste modo, o presente decreto-lei fixa as condições técnicas e procedimentais relativas à conceção, construção, entrada em serviço de instalações fixas, colocação no mercado de veículos ferroviários, readaptação e renovação, operação e manutenção dos subsistemas que constituem o sistema ferroviário, designadamente a infraestrutura, energia, controlo-comando e sinalização de via e de bordo, exploração e gestão do tráfego, manutenção e aplicações telemáticas para os serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias, estabelecendo, ainda, as especificações técnicas que devem ser cumpridas pelos vários subsistemas.

No sentido de reforçar a competitividade do setor ferroviário da União Europeia, a Agência Ferroviária da União Europeia, doravante designada por Agência, criada pelo Regulamento (UE) 2016/796, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016 [Regulamento (UE) 2016/796], e as autoridades nacionais de segurança ferroviária assumem a responsabilidade pelas autorizações que emitem.

A autoridade nacional de segurança responsável pela aplicação das normas relativas à interoperabilidade fixadas no presente decreto-lei é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. A autoridade notificadora nacional é o Instituto Português da Qualidade, I. P., que irá proceder à instauração e execução dos procedimentos necessários para a notificação dos organismos de avaliação da conformidade, enquanto a avaliação e a monitorização desses organismos serão feitas pelo Instituto Português de Acreditação, I. P., como organismo nacional de acreditação.

As autoridades nacionais de segurança e a Agência definem os requisitos essenciais de interoperabilidade ferroviária, elaborando as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), promovendo a qualidade dos serviços ferroviários na União Europeia, através da compatibilidade das características da rede, incluindo as partes dos subsistemas, e as características dos veículos.

A elaboração de novas ETI tem como objetivo assegurar a compatibilidade com os subsistemas existentes, evitando custos adicionais desnecessários que exijam a adaptação ou renovação dos subsistemas existentes para assegurar a sua compatibilidade e, caso não seja possível essa compatibilidade, é estabelecido o quadro de decisão para uma nova autorização de entrada em serviço ou de colocação no mercado. Em caso de adaptação ou renovação de infraestruturas, o requerente pode apresentar, através do balcão único da Agência, previsto no Regulamento (UE) 2016/796, o



pedido à autoridade nacional de segurança, para que esta possa determinar se é necessária uma nova autorização com base nos critérios estabelecidos no presente decreto-lei. No caso de adaptação ou renovação de veículos que dispõem de uma autorização de colocação no mercado, o requerente solicita uma nova autorização à autoridade de segurança nacional ou à Agência. Após a entrada em serviço ou a colocação no mercado de um subsistema deve ser garantida a sua exploração e manutenção em conformidade com os requisitos especiais aplicáveis.

O presente decreto-lei procura, ainda, clarificar quais as entidades adjudicantes para a encomenda do projeto, a construção, a renovação ou adaptação de um subsistema, que podem ser uma empresa ferroviária, o gestor de infraestrutura, uma entidade responsável pela manutenção, um detentor ou o concessionário responsável pela execução de um projeto. Todavia, estas entidades devem definir as especificações suplementares necessárias para completar as especificações europeias ou normas nacionais.

A Diretiva (UE) 2016/797 altera igualmente as regras relativas à avaliação das soluções técnicas sobre os equipamentos de via do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (European Rail Traffic Management System — ERTMS), as quais são avaliadas pela Agência antes do lançamento ou publicação de qualquer concurso público.

A fim de facilitar a colocação de veículos no mercado e procurar reduzir os encargos administrativos é introduzida a noção de autorização de colocação no mercado, válida em toda a União Europeia.

Excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei ficaram os metropolitanos, os elétricos e outros sistemas de metropolitano ligeiro, que, em virtude de estarem sujeitos a requisitos técnicos nacionais, devem integrar um outro quadro regulatório, pelo que não são interoperáveis de acordo com as presentes regras e condições.

O presente regime apresenta vantagens para os cidadãos e para as empresas, diminui as barreiras para o normal e pleno funcionamento do mercado de veículos ferroviários, facilita o acesso dos operadores e, deste modo, desenvolve os serviços de transporte ferroviário internacional, contribui para o aumento da segurança do funcionamento do sistema ferroviário e da qualidade de serviço deste modo de transporte, melhora os requisitos de ordem técnica e simplifica os procedimentos administrativos, potenciando o incremento da economia.

Assim:

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

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/797, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia, fixando as condições a cumprir para a interoperabilidade do sistema ferroviário da União Europeia de forma compatível com a legislação aplicável à segurança ferroviária.

2 — As condições referidas no número anterior são as relativas à conceção, construção, entrada em serviço, adaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e de segurança do pessoal que participa na sua exploração e manutenção.

3 — O presente decreto-lei estabelece ainda, para cada subsistema, as disposições relativas aos componentes de interoperabilidade, interfaces e procedimentos, e às condições de compatibilidade geral do sistema ferroviário nacional necessárias para a sua interoperabilidade.



## Artigo 2.º

### Âmbito de aplicação

1 — O disposto no presente decreto-lei não é aplicável:

- a) Aos metropolitanos;
- b) Aos elétricos e aos metropolitanos ligeiros, e às infraestruturas utilizadas exclusivamente por esses veículos;
- c) Às redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário da União Europeia destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte locais, urbanos ou suburbanos de passageiros, bem como às empresas que operam apenas nessas redes.

2 — Estão excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei:

- a) As infraestruturas ferroviárias privadas usadas pelo respetivo proprietário, incluindo ramais, ou por um operador para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias ou para o transporte de pessoas para fins não comerciais, bem como os veículos utilizados exclusivamente nessas infraestruturas;
- b) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística;
- c) As infraestruturas de metropolitano ligeiro utilizadas ocasionalmente por veículos de caminho de ferro pesado nas condições operacionais do sistema de metropolitano ligeiro, exclusivamente nos casos em que essa utilização por esses veículos seja necessária para efeitos de conectividade; e
- d) Os veículos utilizados principalmente em infraestruturas de metropolitano ligeiro mas equipados com certos componentes de caminhos de ferro pesados necessários para permitir o trânsito num troço confinado e limitado de infraestrutura de caminho de ferro pesado, exclusivamente para efeitos de conectividade.

3 — No caso dos *tram-train* que venham a operar no sistema ferroviário nacional, caso não existam especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) aplicáveis a esses *tram-train*, aplica-se o seguinte:

- a) O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), garante que são adotadas regras nacionais, ou outras medidas acessíveis pertinentes, para assegurar que esses *tram-train* satisfazem os requisitos essenciais aplicáveis;
- b) O IMT, I. P., é competente para emitir a autorização de *tram-train*, devendo adotar regras nacionais para especificar o procedimento de autorização e garantir que a exploração mista de *tram-train* e de comboios pesados cumpre todos os requisitos essenciais, assim como objetivos comuns de segurança aplicáveis;
- c) Sem prejuízo do disposto no artigo 22.º, no caso de exploração transfronteiriça, as autoridades competentes cooperam na emissão de autorizações de veículos.

4 — O disposto no número anterior não se aplica a veículos excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei, nos termos dos n.ºs 1 e 2.

## Artigo 3.º

### Definições

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

- a) «Acreditação» uma acreditação na aceção do ponto 10) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008 [Regulamento (CE) n.º 765/2008];

b) «Adaptação» uma modificação importante num subsistema ou numa das suas partes que provoca uma alteração do processo técnico que acompanha a declaração CE de verificação, se esse processo técnico existir, e que melhora o desempenho global do subsistema;

c) «Área de utilização de um veículo» a rede ferroviária nacional e outras redes de outro Estado-Membro ou grupo de Estados-Membros em que o veículo se destina a ser utilizado;

d) «Autoridade nacional de segurança» o IMT, I. P.;

e) «Avaliação da conformidade» um processo pelo qual se demonstra que um produto, um processo, um serviço, um subsistema, uma pessoa ou um organismo satisfazem os requisitos específicos aplicáveis;

f) «Carro elétrico comboio (*tram-train*)» um veículo concebido para utilização combinada em infraestruturas de metropolitano ligeiro e em infraestruturas ferroviárias pesadas;

g) «Caso específico» uma parte do sistema ferroviário que exija disposições particulares nas ETI, transitórias ou permanentes, por força de condicionalismos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de compatibilidade com o sistema existente, em particular as linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da União Europeia, os parâmetros de carga, a bitola ou a distância entre as vias, bem como os veículos destinados a uma utilização estritamente local, regional ou histórica e os veículos que tenham como proveniência ou destino países terceiros;

h) «Colocação no mercado» a primeira disponibilização, no mercado da União Europeia, de um componente de interoperabilidade, de um subsistema ou de um veículo pronto a circular no seu estado de funcionamento nominal;

i) «Componente de interoperabilidade» um componente elementar, um grupo de componentes, um subconjunto ou um conjunto completo de equipamentos, incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, direta ou indiretamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário, incluindo objetos materiais e objetos imateriais;

j) «Detentor» uma pessoa singular ou coletiva que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo quer tenha o direito de o utilizar, registada como tal num registo de veículos a que se refere o artigo 45.º;

k) «Empresa ferroviária» uma empresa ferroviária na aceção da alínea *m*) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, e qualquer outra empresa pública ou privada cuja atividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tração ser obrigatoriamente garantida pela empresa, incluindo as empresas que apenas efetuam a tração;

l) «Entidade adjudicante» uma entidade, pública ou privada, que encomenda o projeto e/ou a construção, a renovação ou a adaptação de um subsistema;

m) «Entidade responsável pela manutenção» uma entidade responsável pela manutenção, definida nos termos da legislação aplicável à segurança ferroviária;

n) «Entrada em serviço» o conjunto das operações através das quais um subsistema é posto no seu estado de funcionamento;

o) «Especificação europeia» uma especificação incluída numa das categorias seguintes:

i) Uma especificação técnica comum, na aceção do anexo VII do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual;

ii) Uma especificação emitida em conformidade com uma norma nacional que transponha uma norma europeia, uma homologação técnica europeia, uma especificação técnica comum, uma norma internacional ou um sistema técnico de referência estabelecido por um organismo de normalização europeu, conforme disposto no artigo 49.º do CCP; ou

iii) Uma norma europeia na aceção da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 1025/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012 [Regulamento (UE) n.º 1025/2012];

p) «Especificação técnica» um documento que estabelece as prescrições técnicas que um produto, um subsistema, um processo ou um serviço tem de satisfazer;

q) «Especificação técnica de interoperabilidade» uma especificação aprovada nos termos do presente decreto-lei, a que cada subsistema ou parte de subsistema está sujeito a fim de satisfa-

zer os requisitos essenciais e de assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União Europeia;

r) «Estado de funcionamento nominal» o modo de exploração normal e a degradação previsível das condições, incluindo o desgaste, nos limites e condições de utilização especificados no processo técnico e no dossiê de manutenção;

s) «Fabricante» uma pessoa singular ou coletiva que fabrica ou manda projetar ou fabricar um produto sob a forma de componentes de interoperabilidade, de subsistemas ou de veículos, e que o comercializa com o seu próprio nome ou com a sua marca;

t) «Gestor de infraestrutura» um gestor da infraestrutura na aceção da alínea r) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual;

u) «Interoperabilidade» a capacidade do sistema ferroviário para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos;

v) «Mandatário» uma pessoa, singular ou coletiva, estabelecida na União Europeia, mandatada por escrito por um fabricante ou por uma entidade adjudicante para praticar determinados atos em nome desse fabricante ou dessa entidade adjudicante;

w) «Metropolitano ligeiro» um sistema de transporte ferroviário urbano e/ou suburbano com uma capacidade de resistência ao choque C-III ou C-IV (em conformidade com a norma EN 15227:2020) e uma resistência máxima do veículo de 800 kN (força de compressão longitudinal na zona de acoplamento), podendo os sistemas de metropolitano ligeiro ter vias de circulação próprias ou partilhar vias de circulação com o tráfego rodoviário, e habitualmente os seus veículos não são intercambiáveis com os utilizados no tráfego de passageiros ou mercadorias de longo curso;

x) «Norma harmonizada» uma norma europeia na aceção da alínea c) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 1025/2012;

y) «Organismo de avaliação da conformidade» um organismo notificado ou designado como responsável pelas atividades de avaliação da conformidade, nomeadamente calibração, ensaio, certificação e inspeção, sendo que:

i) Um organismo de avaliação da conformidade é classificado como «organismo notificado» na sequência de notificação por um Estado-Membro;

ii) Um organismo de avaliação da conformidade é classificado como «organismo designado» na sequência de designação por um Estado-Membro;

z) «Organismo nacional de acreditação» um organismo nacional de acreditação na aceção do ponto 11) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008;

aa) «Parâmetros fundamentais» as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes para a interoperabilidade, especificadas nas ETI aplicáveis;

bb) «Pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida» uma pessoa que tem uma incapacidade física, mental, intelectual ou sensorial permanente ou temporária que, em interação com obstáculos de vários tipos, a pode impedir de utilizar cabal e eficazmente os meios de transporte em condições de igualdade com os outros passageiros, ou cuja mobilidade ao utilizar um meio de transporte está diminuída devido à idade;

cc) «Projeto em fase avançada de desenvolvimento» um projeto cujo planeamento ou execução se encontra numa fase em que a alteração de especificações técnicas poderia comprometer a viabilidade do projeto tal como planeado;

dd) «Produto» um produto obtido através de um processo de fabrico, incluindo componentes de interoperabilidade e subsistemas;

ee) «Rede» as linhas férreas, as estações, os terminais e todo o tipo de equipamentos fixos necessários para assegurar o funcionamento do sistema ferroviário da rede nacional com continuidade e segurança;

ff) «Regras nacionais» todas as regras imperativas do ordenamento jurídico português, aprovadas pela entidade competente, que contenham requisitos técnicos ou de segurança ferroviários diferentes das definidas pela União Europeia ou pelas regras internacionais, que sejam aplicáveis no território nacional às empresas ferroviárias, aos gestores de infraestrutura ou a terceiros;



gg) «Renovação» uma substituição importante num subsistema ou numa das suas partes que não altere o desempenho global do subsistema;

hh) «Requerente» uma pessoa singular ou coletiva que requeira uma autorização, quer seja uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura ou outra pessoa singular ou coletiva, como um fabricante, um proprietário ou um detentor, sendo que:

i) Para efeitos do artigo 16.º, o «requerente» é uma entidade adjudicante ou um fabricante, ou o respetivo mandatário;

ii) Para efeitos do artigo 20.º, o «requerente» é uma pessoa singular ou coletiva que solicite à Agência Ferroviária da União Europeia (Agência) uma decisão de aprovação das soluções técnicas previstas nos projetos de equipamento de via do Sistema Europeu de Gestão de Tráfego Ferroviário (ERTMS);

ii) «Requisitos essenciais» todas as condições, descritas no anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, que o sistema ferroviário da rede nacional ferroviária, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces, devem satisfazer;

jj) «Série» um conjunto de veículos idênticos de um tipo de projeto;

kk) «Sistema ferroviário da União Europeia» os elementos enumerados no anexo II do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante;

ll) «Sistema ferroviário existente» a infraestrutura constituída pelas linhas e instalações fixas da rede ferroviária existente, bem como os veículos de qualquer categoria e proveniência que circulam nessa infraestrutura;

mm) «Subsistemas» as partes estruturais e funcionais do sistema ferroviário da União Europeia, conforme estabelecido no anexo III do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante;

nn) «Subsistema móvel» o subsistema «material circulante» e o subsistema «controlo-comando e sinalização de bordo»;

oo) «Substituição no âmbito da manutenção» uma substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no quadro de operações de manutenção preventiva ou corretiva;

pp) «Solução de conformidade aceitável» um parecer não vinculativo emitido pela Agência para estabelecer meios de garantir a conformidade com os requisitos essenciais;

qq) «Solução de conformidade nacional aceitável» um parecer não vinculativo emitido pelo IMT, I. P., para estabelecer meios de garantir a conformidade com as regras nacionais;

rr) «Tipo» um tipo de veículo que define as características básicas de projeto do veículo abrangidas pelo certificado de exame do tipo ou do projeto descrito no módulo de verificação pertinente;

ss) «Veículo» um veículo ferroviário apto a circular sobre rodas em linhas férreas, com ou sem tração, composto por um ou mais subsistemas estruturais e funcionais.

#### Artigo 4.º

##### Requisitos essenciais

O sistema ferroviário da União Europeia, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces, devem satisfazer os requisitos essenciais aplicáveis.

## CAPÍTULO II

### Especificações técnicas de interoperabilidade

#### Artigo 5.º

##### Conteúdo das especificações técnicas de interoperabilidade

1 — Cada subsistema definido no anexo III do presente decreto-lei deve ser objeto de uma ETI, podendo, se necessário, ser abrangido por várias ETI.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, uma ETI pode abranger vários subsistemas.



3 — Os subsistemas fixos devem ser conformes com as ETI e as regras nacionais em vigor aquando do pedido de autorização de entrada em serviço, nos termos do presente decreto-lei, sem prejuízo do disposto na alínea f) do n.º 6.

4 — Os veículos devem respeitar as ETI e as regras nacionais em vigor aquando do pedido de autorização de colocação no mercado, nos termos do presente decreto-lei e sem prejuízo do disposto na alínea f) do n.º 6.

5 — A conformidade e o cumprimento das ETI e das regras nacionais pelos subsistemas fixos e pelos veículos devem ser assegurados de forma permanente enquanto estiverem em utilização.

6 — Cada ETI deve, na medida do necessário:

a) Indicar o âmbito de aplicação previsto, mais concretamente, parte da rede ou dos veículos referidos no anexo II do presente decreto-lei, bem como dos subsistemas ou parte de subsistemas referidos no anexo III do presente decreto-lei;

b) Estabelecer os requisitos essenciais aplicáveis ao subsistema em causa e às suas interfaces com outros subsistemas;

c) Definir as especificações funcionais e técnicas que o subsistema e as suas interfaces com outros subsistemas têm de cumprir, podendo, se necessário, essas especificações diferir segundo a utilização do subsistema, como, por exemplo, segundo as categorias de linhas, de nós e/ou de veículos previstos no anexo II do presente decreto-lei;

d) Determinar os componentes de interoperabilidade e as interfaces que devem ser objeto de especificações europeias, incluindo normas europeias, necessários para a interoperabilidade do sistema ferroviário da União Europeia;

e) Indicar, em cada caso, e com base nos módulos definidos na Decisão 2010/713/UE, da Comissão, de 9 de novembro de 2010 (Decisão 2010/713/UE), os procedimentos que devem ser utilizados para avaliar a conformidade ou a aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade, por um lado, ou para proceder à verificação CE dos subsistemas, por outro;

f) Indicar a sua estratégia de aplicação, precisando, nomeadamente, as fases a completar, face ao custo e vantagens previsíveis e ao impacto esperado a nível das partes interessadas afetadas, de forma que o cumprimento das ETI seja a norma, e incluindo, quando seja necessária uma aplicação coordenada da ETI, por exemplo, ao longo de um corredor ou entre os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias, propostas para uma conclusão faseada;

g) Indicar, para o pessoal envolvido, as condições de qualificação profissional e de higiene e segurança no trabalho exigidas para a exploração e para a manutenção do subsistema em causa, bem como para a aplicação da ETI;

h) Indicar as disposições aplicáveis aos subsistemas e aos veículos existentes, especialmente em caso de adaptação ou renovação, e, nesse caso, as modificações que requerem um novo pedido de autorização;

i) Indicar os parâmetros dos veículos e dos subsistemas fixos que a empresa ferroviária deve verificar e os procedimentos a aplicar para a verificação desses parâmetros após a emissão da autorização de colocação do veículo no mercado e antes da sua primeira utilização, para garantir a compatibilidade dos veículos com os itinerários em que vão ser utilizados.

7 — Cada ETI deve ser elaborada com base no exame do subsistema existente e deve indicar o subsistema-alvo a estabelecer de modo progressivo num prazo razoável, de modo que a aprovação das ETI e o seu cumprimento facilitem progressivamente a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário.

8 — As ETI devem preservar adequadamente a compatibilidade do sistema ferroviário da rede ferroviária nacional, podendo prever-se para cada ETI casos específicos, tanto no que se refere à rede como aos veículos e, em particular, no que respeita aos parâmetros de carga, à bitola ou à distância entre as vias, e aos veículos provenientes de países terceiros ou a eles destinados.

9 — Para cada caso específico referido no número anterior, as ETI devem precisar as regras de execução dos seus elementos previstas nas alíneas c) a g) do n.º 6.



10 — Os aspetos técnicos que correspondam a requisitos essenciais e que não possam ser expressamente tratados numa ETI devem ser claramente identificados num anexo da ETI como pontos em aberto.

11 — As ETI não devem obstar a que o IMT, I. P., decida da utilização das infraestruturas para a circulação de veículos não abrangidos pelas ETI.

12 — Se necessário para alcançar o objetivo do presente decreto-lei, as ETI podem fazer referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias ou internacionais ou a documentos técnicos publicados pela Agência, sendo que essas normas ou especificações, ou as suas partes aplicáveis, ou esses documentos técnicos são considerados anexos da ETI em causa e são obrigatórios a partir do momento em que esta seja aplicável.

13 — Na falta das normas, das especificações ou dos documentos técnicos referidos no número anterior, e enquanto se aguarda a sua elaboração, pode ser feita referência a outros documentos normativos, claramente identificados, facilmente acessíveis e do domínio público.

#### Artigo 6.º

##### **Revisão das especificações técnicas de interoperabilidade**

Sempre que a revisão de uma ETI implicar a alteração dos seus requisitos, a nova versão da ETI deve assegurar a compatibilidade com os subsistemas colocados em serviço de acordo com as anteriores versões das ETI.

#### Artigo 7.º

##### **Deficiências nas especificações técnicas de interoperabilidade**

Se após a aprovação de uma ETI se comprovar que ela apresenta deficiências, o IMT, I. P., deve notificar a Comissão Europeia a fim de que essa ETI seja alterada e, caso implique alterações dos requisitos, é aplicável o disposto no artigo anterior.

#### Artigo 8.º

##### **Não aplicação das especificações técnicas de interoperabilidade**

1 — O IMT, I. P., pode autorizar o requerente a não aplicar uma ou mais ETI, ou partes de ETI, nos seguintes casos:

a) A projetos de subsistemas novos ou às suas partes, à renovação ou adaptação de subsistemas existentes ou às suas partes, ou a qualquer dos elementos referidos no n.º 2 do artigo 1.º, que se encontrem em estado de desenvolvimento avançado ou que sejam objeto de contratos em execução à data de aplicação da ETI ou das ETI em causa;

b) Se, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitirem, do ponto de vista económico ou técnico, a aplicação parcial ou total das ETI em causa, sendo que, neste caso, a não aplicação das ETI deve ser limitada ao período anterior ao restabelecimento da rede;

c) A projetos de renovação, extensão ou adaptação de subsistemas existentes ou às suas partes, quando a aplicação da ETI ou das ETI em causa comprometer a viabilidade económica do projeto e/ou a compatibilidade do sistema ferroviário da rede ferroviária nacional, como, por exemplo, no que diz respeito aos parâmetros de carga, à bitola, à distância entre as vias ou à tensão elétrica;

d) A veículos provenientes de países terceiros ou com destino nos mesmos cuja bitola é diferente da rede ferroviária principal na União Europeia;

e) A projetos de subsistemas novos ou a projetos de renovação ou adaptação de subsistemas existentes no território nacional, quando a rede ferroviária nacional constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar ou separada por força de condições geográficas específicas da rede ferroviária do resto da União Europeia.





2 — No caso referido na alínea a) do número anterior, o IMT, I. P., envia à Comissão Europeia, no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor da ETI ou das ETI, a lista dos projetos em curso na rede ferroviária nacional que se encontram em estado de desenvolvimento avançado.

3 — Nos casos referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1, o IMT, I. P., comunica à Comissão Europeia a sua decisão de não aplicar uma ou mais ETI ou partes de ETI.

4 — Nos casos referidos nas alíneas a), c), d) e e) do n.º 1, o IMT, I. P., apresenta à Comissão Europeia, para decisão, um pedido de não aplicação das ETI ou de partes das ETI, acompanhado de um processo do qual conste a justificação do pedido, bem como a especificação das disposições alternativas que tenciona aplicar em substituição das ETI.

5 — Os atos de execução adotados na sequência do pedido referido no número anterior são comunicados ao IMT, I. P., que recebe todas as informações incluídas no processo.

6 — Nos casos da não aplicação de uma ou mais ETI ou partes de ETI, cuja autorização seja da responsabilidade da Agência, o requerente apresenta o respetivo processo à Agência que decide, após consultar o IMT, I. P.

7 — Enquanto aguarda decisão da Comissão Europeia, o IMT, I. P., pode aplicar imediatamente as disposições alternativas previstas no n.º 4.

8 — Na falta de decisão da Comissão Europeia no prazo de quatro meses a contar da apresentação do pedido, acompanhado do processo completo, considera-se que o pedido foi deferido.

### CAPÍTULO III

#### Componentes de interoperabilidade

##### Artigo 9.º

###### Condições de colocação de componentes de interoperabilidade no mercado

1 — O IMT, I. P., aprova todas as medidas necessárias para que os componentes de interoperabilidade:

a) Apenas sejam colocados no mercado se permitirem a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário da rede ferroviária nacional e da União Europeia e ao mesmo tempo cumprirem os requisitos essenciais;

b) Sejam utilizados no respetivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam e sejam convenientemente instalados e mantidos.

2 — O IMT, I. P., não pode proibir, restringir ou prejudicar a colocação no mercado de componentes de interoperabilidade para utilização no sistema ferroviário que cumpram o disposto no presente decreto-lei, nem pode exigir, nomeadamente, verificações que já tenham sido efetuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, previsto no artigo seguinte.

##### Artigo 10.º

###### Conformidade ou aptidão para utilização

1 — O IMT, I. P., deve considerar que um componente de interoperabilidade cumpre os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou nas especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.

2 — A declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização deve certificar que os componentes de interoperabilidade foram submetidos aos procedimentos de avaliação da conformidade e da aptidão para utilização definidos na respetiva ETI.

3 — Caso a ETI o exija, a declaração «CE» deve ser acompanhada de:

a) Um certificado, emitido por um ou mais organismos notificados, da conformidade intrínseca de um componente de interoperabilidade, considerado isoladamente, com as especificações técnicas que deve cumprir;

b) Um certificado, emitido por um ou mais organismos notificados, da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, considerado no respetivo contexto ferroviário, em especial no caso de requisitos de carácter funcional.

4 — A declaração «CE» é datada e assinada pelo fabricante ou pelo respetivo mandatário.

5 — As peças sobressalentes de subsistemas já em serviço no momento da entrada em vigor da ETI correspondente podem ser instaladas nesses subsistemas sem que seja necessário seguir os procedimentos referidos nos n.ºs 1 e 2.

6 — As ETI podem prever um período de transição para os produtos ferroviários por elas identificados como componentes de interoperabilidade que já se encontrem no mercado no momento da sua entrada em vigor, devendo esses componentes satisfazer os requisitos previstos no n.º 1 do artigo anterior.

#### Artigo 11.º

##### **Procedimento de emissão da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização**

1 — Para elaborar a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, o fabricante ou o respetivo mandatário devem aplicar as disposições previstas nas ETI que digam respeito a esse componente.

2 — Sempre que a ETI correspondente o exija, a avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade é efetuada pelo organismo notificado, ao qual o fabricante ou o respetivo mandatário tenham apresentado o pedido.

3 — Caso os componentes de interoperabilidade estejam abrangidos por outros instrumentos legislativos relativos a outros assuntos, a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização deve indicar que os componentes de interoperabilidade cumprem igualmente os requisitos desses instrumentos legislativos.

4 — Quando o fabricante ou o respetivo mandatário não cumprirem as obrigações previstas nos números anteriores, o responsável por colocar o componente de interoperabilidade no mercado fica obrigado a cumpri-las.

5 — Quem instalar componentes de interoperabilidade, ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas, ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio está sujeito ao cumprimento das obrigações previstas nos n.ºs 1 e 3.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, a constatação de que a declaração «CE» foi emitida indevidamente obriga o fabricante ou o respetivo mandatário, se necessário, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a fazer cessar a infração, nos termos definidos pelo IMT, I. P.

7 — Se a não conformidade persistir, o IMT, I. P., deve tomar todas as medidas adequadas para restringir ou proibir a colocação no mercado do componente de interoperabilidade em questão, ou para assegurar a sua retirada do mercado, nos termos do artigo seguinte.

#### Artigo 12.º

##### **Incumprimento dos requisitos essenciais por parte dos componentes de interoperabilidade**

1 — Caso se verifique que é improvável que um componente de interoperabilidade que dispõe da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização e que foi colocado no mercado satisfaça, quando utilizado para o fim a que se destina, os requisitos essenciais, o IMT, I. P., deve tomar todas as medidas necessárias para restringir o seu campo de aplicação.

2 — Para efeitos do número anterior, o IMT, I. P., deve proibir a sua utilização do componente de interoperabilidade, retirá-lo do mercado ou recolhê-lo, informando, imediatamente, a Comissão Europeia, a Agência e os restantes Estados-Membros das medidas adotadas e dos motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

- a) Do incumprimento dos requisitos essenciais;
- b) Da aplicação incorreta das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação;
- c) De deficiência das especificações europeias.



3 — Após a consulta das partes, o IMT, I. P., é informado, no prazo máximo de 20 dias a contar do início do processo, da decisão da Agência relativamente à justificação das medidas adotadas.

4 — Caso a decisão referida no n.º 1 tenha como base uma deficiência das especificações europeias, e se a especificação em causa for uma norma harmonizada, o IMT, I. P., deve restringir ou suprimir essa norma, nos termos do artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 1025/2012.

5 — No caso de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade se revelar não conforme com os requisitos essenciais, o IMT, I. P., deve tomar as medidas adequadas relativamente a quem emitiu a declaração e informar desse facto a Comissão Europeia e os restantes Estados-Membros.

## CAPÍTULO IV

### Subsistemas

#### Artigo 13.º

##### Livre circulação dos subsistemas

Sem prejuízo do disposto no capítulo v, e para efeitos do presente decreto-lei, o IMT, I. P., não pode proibir, restringir ou dificultar a construção, a entrada em serviço e a exploração de subsistemas estruturais constitutivos do sistema ferroviário da União Europeia que cumpram os requisitos essenciais, não sendo possível exigir verificações que já tenham sido efetuadas:

- a) No âmbito do procedimento que deu origem à declaração «CE» de verificação; ou
- b) Noutros Estados-Membros, antes ou após a entrada em vigor do presente decreto-lei, a fim de verificar a conformidade com requisitos idênticos em condições de exploração idênticas.

#### Artigo 14.º

##### Conformidade com as especificações técnicas de interoperabilidade e com as regras nacionais

1 — O IMT, I. P., deve considerar conformes com os requisitos essenciais os subsistemas estruturais constitutivos do sistema ferroviário da União Europeia que estejam abrangidos pela declaração «CE» de verificação emitida com base nas ETI, nos termos do artigo 16.º, ou pela declaração de verificação emitida com base nas regras nacionais, nos termos do n.º 8 do artigo 16.º ou ambas, consoante o caso.

2 — As regras nacionais, para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais e, se for necessário, as soluções de conformidade nacional, aplicam-se nos seguintes casos:

- a) Caso as ETI não abranjam, total ou parcialmente, determinados aspetos correspondentes aos requisitos essenciais, incluindo pontos em aberto, nos termos do n.º 10 do artigo 5.º;
- b) Caso tenha sido notificado, nos termos do artigo 8.º, a não aplicação de uma ou mais ETI ou partes de ETI;
- c) Se um caso específico implicar a aplicação de regras técnicas não incluídas na ETI aplicável;
- d) As regras nacionais são utilizadas para especificar sistemas existentes e limitam-se ao objetivo de avaliação da compatibilidade técnica do veículo com a rede;
- e) As redes e os veículos não são abrangidos pelas ETI;
- f) Enquanto medida preventiva urgente e temporária, designadamente na sequência de um acidente.

#### Artigo 15.º

##### Notificação das regras nacionais

1 — O IMT, I. P., deve notificar à Comissão Europeia e à Agência as regras nacionais existentes, referidas no n.º 2 do artigo anterior, nos seguintes casos:

- a) Sempre que as regras sejam alteradas;
- b) Quando um novo pedido de não aplicação de ETI tiver sido apresentado nos termos do artigo 8.º;
- c) Caso as regras nacionais se tornem redundantes após a publicação ou a revisão da ETI em causa.



2 — O IMT, I. P., deve notificar o texto integral das regras nacionais, a que se refere o número anterior, pelos meios informáticos apropriados, nos termos do artigo 27.º do Regulamento (UE) 2016/796, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016 [Regulamento (UE) 2016/796].

3 — O IMT, I. P., certifica-se de que as regras nacionais a que se refere o n.º 1, incluindo as regras relativas às interfaces dos veículos com a rede, são facilmente acessíveis e do domínio público, e utilizam uma terminologia que todas as partes interessadas podem compreender.

4 — O IMT, I. P., apenas pode estabelecer novas regras nacionais nos seguintes casos:

- a) Quando uma ETI não satisfaça inteiramente os requisitos essenciais;
- b) Enquanto medida preventiva urgente, designadamente na sequência de acidente.

5 — O projeto das novas regras nacionais deve ser apresentado, atempada e fundamentadamente, à Agência e à Comissão Europeia, para análise antes da sua implementação, através de aplicação informática existente para o efeito, nos termos do artigo 27.º do Regulamento (UE) 2016/796, e de acordo com os prazos referido no n.º 1 do artigo 25.º do mesmo Regulamento.

6 — Para efeitos do número anterior, o IMT, I. P., deve certificar-se que o texto se encontra devidamente desenvolvido para que a Agência possa realizar o exame previsto no n.º 2 do artigo 25.º do Regulamento (UE) 2016/796.

7 — Caso seja adotada uma nova regra nacional, o IMT, I. P., deve notificá-la à Agência e à Comissão Europeia pelos meios informáticos apropriados, nos termos do artigo 27.º do Regulamento (UE) 2016/796.

8 — Em caso de medidas preventivas urgentes, o IMT, I. P., pode adotar e aplicar imediatamente uma nova regra nacional, que deve ser notificada nos termos do n.º 2 do artigo 25.º do Regulamento (UE) 2016/796 e sujeita à avaliação da Agência, nos termos dos n.ºs 1, 2 e 5 do artigo 26.º desse regulamento.

9 — Aquando da notificação de uma regra nacional nova ou a que se refere o n.º 1, o IMT, I. P., deve justificar a necessidade dessa regra para efeitos de cumprimento de um requisito essencial não abrangido pela ETI aplicável.

10 — O IMT, I. P., pode decidir não notificar as regras e restrições de natureza estritamente local, devendo mencioná-las no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 47.º

11 — As regras nacionais não notificadas nos termos do presente artigo não se aplicam para efeitos do presente decreto-lei.

## Artigo 16.º

### Procedimento de emissão da declaração «CE» de verificação

1 — Para efeitos de emissão da declaração «CE» de verificação necessária para a colocação no mercado e para a entrada em serviço, conforme referido no capítulo v, o requerente solicita ao organismo ou organismos de avaliação da conformidade que tiver escolhido para o efeito que lance o procedimento de verificação «CE» estabelecido no anexo IV do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

2 — O requerente deve estabelecer a declaração «CE» de verificação de um subsistema, declarando sob sua exclusiva responsabilidade que o subsistema em causa foi submetido aos procedimentos de verificação pertinentes e que cumpre os requisitos da legislação aplicável da União Europeia, bem como as regras nacionais pertinentes.

3 — Para efeitos do número anterior, a declaração «CE» de verificação e os documentos que a acompanham devem estar datados e assinados pelo requerente.

4 — A intervenção do organismo notificado responsável pela verificação «CE» de um subsistema inicia-se na fase de projeto e abrange todo o período de construção até à fase de receção, antes da colocação no mercado ou da entrada em serviço do subsistema.

5 — O organismo notificado deve também, em conformidade com a ETI aplicável, proceder à verificação das interfaces do subsistema em causa com o sistema no qual se integra.



6 — O requerente é responsável pela organização do processo técnico que deve acompanhar a declaração «CE» de verificação e que contém:

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

7 — Em caso de renovação ou adaptação de um subsistema que provoque uma alteração do processo técnico e que afete a validade dos procedimentos de verificação anteriormente realizados, o requerente deve avaliar a necessidade de uma nova declaração «CE» de verificação.

8 — O organismo notificado pode emitir declarações de verificação intermédias para abranger determinadas fases do procedimento de verificação ou determinadas partes do subsistema.

9 — No caso de as ETI aplicáveis permitirem, o organismo notificado pode emitir certificados de verificação para um ou mais subsistemas, ou para determinadas partes desses subsistemas.

10 — O IMT, I. P., designa os organismos responsáveis pela realização do procedimento de verificação ao abrigo das regras nacionais, que são responsáveis pelas atribuições que daí resultem.

11 — Sem prejuízo do artigo 33.º, o IMT, I. P., pode nomear um organismo notificado como organismo designado, sendo, neste caso, o processo inteiramente realizado por um único organismo de avaliação da conformidade.

#### Artigo 17.º

##### **Incumprimento dos requisitos essenciais por parte dos subsistemas**

1 — Caso se verifique que um subsistema estrutural, abrangido pela declaração «CE» de verificação, acompanhada do respetivo processo técnico, não cumpre integralmente o disposto no presente decreto-lei, nomeadamente os requisitos essenciais, o IMT, I. P., pode solicitar a realização de verificações complementares.

2 — Na sequência do pedido referido no número anterior, o IMT, I. P., deve informar de imediato a Comissão Europeia das verificações complementares solicitadas, que devem ser devidamente fundamentadas.

3 — Quando o IMT, I. P., apresentar o pedido referido no n.º 1, deve indicar se o não cumprimento integral deriva:

- a) Do incumprimento dos requisitos essenciais ou de uma ETI, ou da aplicação incorreta de uma ETI;
- b) De deficiência de uma ETI.

#### Artigo 18.º

##### **Presunção de conformidade**

Presume-se que os componentes de interoperabilidade e os subsistemas que respeitam as normas harmonizadas ou partes delas, cujas referências estão publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, satisfazem os requisitos essenciais abrangidos por essas normas, ou partes delas.

### CAPÍTULO V

#### **Colocação no mercado e entrada em serviço**

#### Artigo 19.º

##### **Autorização de entrada em serviço de instalações fixas**

1 — Os subsistemas de controlo-comando e sinalização de via, de energia e de infraestrutura só entram em serviço se a sua conceção, construção e instalação permitirem o cumprimento dos requisitos essenciais, e se lhes tiver sido emitida a respetiva autorização nos termos dos n.ºs 3 e 4.



2 — Compete ao IMT, I. P., autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de energia, infraestrutura e controlo-comando e sinalização de via localizados ou utilizados no território nacional.

3 — O IMT, I. P., deve emitir orientações pormenorizadas sobre o modo de obter as autorizações a que se refere o presente artigo, disponibilizando gratuitamente aos requerentes um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a indicação dos documentos a apresentar, e colaborar com a Agência na difusão dessas orientações.

4 — O requerente deve apresentar ao IMT, I. P., um pedido de autorização de entrada em serviço de instalações fixas que deve ser acompanhado de um processo contendo a prova documental:

- a) Das declarações de verificação a que se refere o artigo 16.º;
- b) Da compatibilidade técnica dos subsistemas com o sistema em que vão ser integrados, estabelecida com base nas ETI, nas regras nacionais e nos registos pertinentes;
- c) Da integração segura dos subsistemas, estabelecida com base nas ETI e nas regras nacionais pertinentes, e nos métodos comuns de segurança (MCS) definidos pela legislação aplicável à segurança ferroviária;
- d) Da decisão de deferimento da Agência emitida nos termos do artigo seguinte, no caso de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via que envolvam equipamento do Sistema Europeu de Controlo dos Comboios e/ou do Sistema Global de Comunicações Móveis Ferroviárias;
- e) Da conformidade com o resultado do procedimento referido no n.º 2 do artigo 30.º do Regulamento (UE) 2016/796, no caso de alterações efetuadas ao projeto de caderno de encargos ou à descrição das soluções técnicas previstas, depois de emitida a decisão de deferimento.

5 — No prazo de um mês a contar da data de receção do pedido do requerente, o IMT, I. P., informa-o de que o processo está completo ou pede-lhe as informações complementares necessárias, estabelecendo o prazo para a sua entrega.

6 — O IMT, I. P., verifica a completude, a relevância e a coerência do processo e, no caso do equipamento de via do ERTMS, a conformidade com a decisão de deferimento da Agência emitida nos termos do artigo 20.º e, se for caso disso, a conformidade com o resultado do procedimento referido no n.º 2 do artigo 30.º do Regulamento (UE) 2016/796.

7 — Após a verificação referida no número anterior, o IMT, I. P., emite a autorização de entrada em serviço de instalações fixas, ou informa o requerente da sua decisão de indeferimento, num prazo não superior a quatro meses a contar da receção de todas as informações necessárias.

8 — Em caso de renovação ou adaptação de subsistemas existentes, o requerente envia ao IMT, I. P., um processo com a descrição do projeto.

9 — O IMT, I. P., no prazo de um mês a contar da receção do pedido do requerente, informa-o de que o processo está completo ou pede-lhe as informações complementares necessárias, estabelecendo o prazo para a sua entrega.

10 — O IMT, I. P., analisa o processo e decide, em estreita cooperação com a Agência no caso dos projetos de instalações fixas de ERTMS, se é necessária uma nova autorização de entrada em serviço, com base nos seguintes critérios:

- a) O nível de segurança global do subsistema pode ser afetado negativamente pelas obras planeadas;
- b) Se é exigido nas ETI aplicáveis;
- c) Se é exigido nos planos nacionais de execução estabelecidos pelo IMT, I. P.; ou
- d) Se forem introduzidas alterações nos valores dos parâmetros que estiveram na base da autorização já emitida.

11 — O IMT, I. P., decide num prazo não superior a quatro meses a contar da receção de todas as informações necessárias.

12 — O IMT, I. P., fundamenta devidamente uma eventual decisão de recusa de um pedido de autorização de entrada em serviço de instalações fixas.

13 — O requerente pode apresentar ao IMT, I. P., no prazo de um mês a contar da receção da decisão de indeferimento, um pedido de revisão da sua decisão, devidamente fundamentado.



14 — O IMT, I. P., dispõe de dois meses, a contar da receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão.

15 — Caso o IMT, I. P., confirme a sua decisão de indeferimento, o requerente pode impugnar administrativa e/ou judicialmente essa decisão, nos termos da legislação aplicável à segurança ferroviária.

#### Artigo 20.º

##### **Implantação harmonizada do Sistema Europeu de Gestão de Tráfego Ferroviário na União Europeia**

1 — O requerente deve apresentar à Agência um pedido de aprovação que, se relacionado com os projetos ERTMS ou com uma combinação de projetos, linhas, grupo de linhas ou redes, deve ser acompanhado de um processo que inclua:

- a) O projeto de caderno de encargos ou a descrição das soluções técnicas previstas;
- b) Provas documentais das condições necessárias para a compatibilidade técnica e operacional entre o subsistema e os veículos que se destinam a circular nessa rede;
- c) Provas documentais de que as soluções técnicas previstas cumprem as ETI aplicáveis;
- d) Outros documentos pertinentes, tais como pareceres do IMT, I. P., declarações de verificação ou certificados de conformidade.

2 — O pedido referido no número anterior, bem como as informações sobre todos os pedidos de autorização, sobre a tramitação desses procedimentos e respetivos resultados e, se aplicável, sobre os pedidos apresentados e as decisões da Câmara de Recurso, devem ser apresentados através do balcão único a que se refere o artigo 12.º do Regulamento (UE) 2016/796.

3 — O IMT, I. P., pode emitir um parecer sobre o pedido de aprovação dirigido ao requerente, antes da apresentação do pedido, ou à Agência, depois dessa apresentação.

#### Artigo 21.º

##### **Colocação de subsistemas móveis no mercado**

1 — Os subsistemas móveis só podem ser colocados no mercado pelo requerente se a sua conceção, construção e instalação permitirem o cumprimento dos requisitos essenciais.

2 — O requerente deve certificar-se, em particular, de que a declaração de verificação pertinente foi emitida.

#### Artigo 22.º

##### **Pedido de autorização de colocação de veículos no mercado**

1 — O requerente só pode colocar um veículo no mercado depois de lhe ter sido emitida a autorização de colocação do veículo no mercado pelo IMT, I. P., ou pela Agência, nos termos do presente decreto-lei.

2 — No seu pedido de autorização de colocação de um veículo no mercado, o requerente deve especificar a área de utilização do veículo e incluir provas de que a compatibilidade técnica entre o veículo e a rede da área de utilização foi verificada.

3 — O pedido de autorização de colocação de um veículo no mercado tem de ser apresentado pelo requerente junto da Agência caso a área de utilização do veículo pretendida inclua o território de mais do que um Estado-Membro.

4 — Se a área de utilização do veículo se limitar ao território nacional, o requerente pode apresentar o pedido de autorização de colocação de um veículo no mercado junto da Agência ou junto do IMT, I. P.

5 — O pedido de autorização de colocação de um veículo no mercado deve ser acompanhado de um processo relativo ao veículo ou tipo de veículo, e deve incluir provas documentais:

- a) Da colocação no mercado dos subsistemas móveis que compõem o veículo, nos termos do disposto no artigo anterior, com base na declaração «CE» de verificação;



b) Da compatibilidade técnica dos subsistemas referidos na alínea anterior com o próprio veículo, estabelecida com base nas ETI pertinentes e, se aplicável, nas regras nacionais;

c) Da integração segura dos subsistemas referidos na alínea a) no veículo, estabelecida com base nas ETI pertinentes e, se aplicável, nas regras nacionais e nos MCS definidos na legislação aplicável à segurança ferroviária;

d) Da compatibilidade técnica do veículo com a rede na área de utilização referida no número anterior, estabelecida com base nas ETI pertinentes e, se aplicável, nas regras nacionais, nos registos da infraestrutura e no MCS para a avaliação dos riscos fixados na legislação aplicável à segurança ferroviária.

6 — O pedido referido no número anterior, bem como as informações sobre todos os pedidos de autorização, sobre a tramitação desses procedimentos e respetivos resultados e, se aplicável, sobre os pedidos apresentados e as decisões da Câmara de Recurso, devem ser apresentados através do balcão único a que se refere o artigo 12.º do Regulamento (UE) 2016/796.

7 — Sempre que sejam necessários ensaios para obter a prova documental da compatibilidade técnica referida nas alíneas b) e d) do n.º 5, o IMT, I. P., pode emitir autorizações temporárias que permitam ao requerente utilizar o veículo para verificações práticas na rede.

8 — O gestor da infraestrutura deve fazer tudo o que estiver ao seu alcance, em consulta com o requerente, para assegurar que os ensaios se realizem no prazo de três meses a contar da receção do pedido do requerente.

9 — O IMT, I. P., deve tomar, se for caso disso, medidas para assegurar a realização dos ensaios.

10 — As entidades competentes emitem autorizações de colocação dos veículos no mercado ou informam o requerente da sua decisão de indeferimento num prazo não superior a quatro meses a contar da receção de todas as informações necessárias por parte do requerente.

11 — A emissão de autorizações de colocação dos veículos no mercado está sujeita às regras detalhadas sobre o procedimento de autorização estabelecido num ato de execução instituído pela Comissão Europeia.

12 — As autorizações de colocação dos veículos no mercado permitem que os veículos sejam colocados no mercado da União Europeia.

13 — Para efeitos de emissão de uma autorização, o IMT, I. P.:

a) Avalia os elementos do processo referidos nas alíneas b), c) e d) do n.º 5, a fim de verificar a exaustividade, a relevância e a coerência do processo em relação às ETI pertinentes; e

b) Envia o processo do requerente às autoridades nacionais de segurança pertinentes da área prevista de utilização para avaliação do processo, a fim de verificar a sua exaustividade, relevância e coerência em relação à alínea d) do n.º 5, e aos elementos referidos nas alíneas a), b) e c) do n.º 5, no que se refere às regras nacionais pertinentes.

14 — No âmbito das avaliações nos termos das alíneas a) e b) do n.º 5, e em caso de dúvida justificada, o IMT, I. P., pode solicitar a realização de ensaios na rede.

15 — A fim de facilitar esses ensaios, o IMT, I. P., pode emitir autorizações temporárias que permitam ao requerente utilizar o veículo em ensaios na rede.

16 — O gestor da infraestrutura deve fazer tudo o que estiver ao seu alcance para assegurar que os eventuais ensaios se realizem no prazo de três meses a contar do pedido do IMT, I. P.

17 — O IMT, I. P., e as autoridades de segurança que tenham emitido uma avaliação negativa devem cooperar para chegarem a acordo sobre uma avaliação mutuamente aceitável, envolvendo, se necessário, o requerente.

18 — No prazo de um mês, caso não tenha sido alcançado o acordo previsto no número anterior, é tomada uma decisão final, salvo se, durante esse prazo, o processo tiver sido remetido para arbitragem pela instância de recurso estabelecida nos termos do artigo 61.º do Regulamento (UE) 2016/796.

19 — No prazo de um mês a contar do pedido do IMT, I. P., ou das autoridades nacionais de segurança referidas no n.º 17, a instância de recurso decide se confirma o projeto de decisão da Agência.





20 — Caso a instância de recurso concorde com a avaliação negativa do IMT, I. P., ou das restantes autoridades de segurança envolvidas, é emitida uma autorização indicando uma área de utilização que exclui as partes da rede que foram objeto de avaliação negativa.

21 — O IMT, I. P., e outras autoridades de segurança devem cooperar para chegarem a acordo sobre uma avaliação mutuamente aceitável, envolvendo, se necessário, o requerente.

22 — Em caso de renovação ou adaptação de veículos existentes que já possuem uma autorização de colocação no mercado, é exigida uma nova autorização de colocação do veículo no mercado se:

a) Tiver havido alteração dos valores dos parâmetros a que se refere a alínea b) do n.º 8 do artigo 23.º que se encontrem fora do intervalo de parâmetros aceitáveis definidos nas ETI;

b) O nível de segurança global do veículo puder ser afetado negativamente pelos trabalhos previstos; ou

c) As ETI aplicáveis o exigirem.

23 — Caso o requerente deseje alargar a área de utilização de um veículo que já tenha sido autorizado, deve complementar o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 5, relativamente à área de utilização adicional.

24 — O requerente envia o processo às autoridades competentes e estas, após seguirem os procedimentos previstos nos números anteriores, emitem uma autorização atualizada que abranja a área de utilização alargada.

#### Artigo 23.º

##### Pedidos de autorização limitados à rede ferroviária nacional

1 — Caso a área de utilização esteja limitada à rede ferroviária nacional, o IMT, I. P., pode emitir a autorização de colocação do veículo no mercado, sob a sua própria responsabilidade e caso o requerente o solicite.

2 — Para efeitos do número anterior, o IMT, I. P. avalia o processo relativamente aos elementos especificados no n.º 5 do artigo anterior, de acordo com os procedimentos estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) 2018/545, da Comissão, de 4 de abril de 2018.

3 — No prazo de um mês a contar da receção do pedido do requerente, o IMT, I. P., informa o requerente de que o processo está completo ou pede a informação suplementar pertinente.

4 — A autorização emitida nos termos do presente artigo é válida sem alargamento da área de utilização no caso de veículos em trânsito com destino a estações de Espanha com características de rede semelhantes, quando essas estações se localizem perto da fronteira, na sequência de consulta à autoridade de segurança espanhola.

5 — A consulta referida no número anterior pode ser efetuada caso a caso ou ser estabelecida num acordo transfronteiriço entre as duas autoridades nacionais de segurança.

6 — O IMT, I. P., emite a autorização do veículo após a aplicação do procedimento previsto no artigo 8.º, se a área de utilização estiver limitada ao território nacional, e no caso de não aplicação de uma ou mais ETI ou partes de ETI.

7 — O IMT, I. P., assume plena responsabilidade pelas autorizações que emite.

8 — As autorizações de colocação de veículos no mercado devem indicar:

a) A área ou as áreas de utilização;

b) Os valores dos parâmetros estabelecidos nas ETI e, se aplicável, nas regras nacionais, para a verificação da compatibilidade técnica entre o veículo e a área de utilização;

c) A conformidade do veículo com as ETI aplicáveis e com os conjuntos de regras nacionais, em relação aos parâmetros a que se refere a alínea anterior;

d) As condições de utilização do veículo e outras restrições.

9 — Caso o requerente seja titular de uma autorização de veículo emitida nos termos do presente artigo e deseje alargar a área de utilização dentro do território nacional, deve complementar



o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 5 do artigo anterior, relativamente à área de utilização adicional.

10 — O requerente envia o processo ao IMT, I. P., e este, após seguir os procedimentos previstos nos números anteriores, emite uma autorização atualizada que abranja a área de utilização alargada.

#### Artigo 24.º

##### **Decisões de recusa de autorização de colocação de veículo no mercado**

1 — As decisões de recusa da autorização de colocação de um veículo no mercado ou de exclusão de parte da rede em conformidade com a avaliação negativa, nos termos dos artigos anteriores, devem ser devidamente fundamentadas.

2 — Das decisões proferidas pelo IMT, I. P., o requerente pode apresentar a esta entidade, no prazo de um mês a contar da data de receção da decisão de indeferimento, um pedido de revisão da decisão.

3 — O IMT, I. P., dispõe do prazo de dois meses, a contar da receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão.

4 — No caso de indeferimento, o requerente pode interpor um recurso perante a instância de recurso designada nos termos do artigo 55.º do Regulamento (UE) 2016/796.

5 — Caso a decisão de indeferimento do IMT, I. P., seja confirmada, o requerente pode interpor recurso para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

#### Artigo 25.º

##### **Ensaio necessários à obtenção de prova documental**

1 — Sempre que sejam necessários ensaios para obter a prova documental da compatibilidade técnica referida nas alíneas b) e d) do n.º 5 do artigo 22.º, o IMT, I. P., pode emitir autorizações temporárias que permitam ao requerente utilizar o veículo para verificações práticas na rede.

2 — O gestor da infraestrutura deve fazer tudo o que estiver ao seu alcance, em consulta com o requerente, para assegurar que os ensaios se realizem no prazo de três meses a contar da receção do pedido do requerente.

3 — O IMT, I. P., deve tomar, se for caso disso, medidas para assegurar a realização dos ensaios.

#### Artigo 26.º

##### **Registo de veículos autorizados a colocar no mercado**

1 — Antes da primeira utilização de um veículo e após a emissão da autorização de colocação no mercado, nos termos do disposto no artigo anterior, o veículo deve ser registado num registo de veículos a que se refere o artigo 45.º a pedido do seu detentor.

2 — Caso a área de utilização do veículo esteja limitada ao território nacional, o veículo deve ser registado em Portugal.

3 — Caso a área de utilização do veículo abranja o território nacional e o território de outros Estados-Membros, o veículo deve ser registado num dos Estados-Membros em causa.

#### Artigo 27.º

##### **Verificações antes da utilização de veículos autorizados**

1 — Antes de uma empresa ferroviária utilizar um veículo na área de utilização especificada na sua autorização de colocação no mercado deve verificar:

a) Que o veículo foi autorizado para colocação no mercado nos termos do disposto no artigo anterior e está devidamente registado;

b) Que o veículo é compatível com o itinerário com base no registo de infraestrutura, nas ETI aplicáveis ou nas informações pertinentes que o gestor da infraestrutura deve prestar gratuitamente e num prazo razoável, se esse registo não existir ou for incompleto; e

c) Que o veículo está adequadamente integrado na composição do comboio em que se destina a ser explorado, tendo em conta o sistema de gestão de segurança definido na legislação aplicável à segurança ferroviária e na ETI relativa à exploração e à gestão do tráfego.

2 — Para efeitos do número anterior, a empresa ferroviária pode realizar ensaios em cooperação com o gestor da infraestrutura.

3 — O gestor da infraestrutura, em consulta com o requerente, deve fazer tudo o que estiver ao seu alcance para assegurar que os ensaios se realizem no prazo de três meses a contar da receção do pedido do requerente.

### Artigo 28.º

#### Autorização de tipo de veículos

1 — Se adequado, e de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 23.º, o IMT, I. P., pode emitir autorizações de tipo para veículos.

2 — O pedido referido no número anterior, bem como as informações sobre todos os pedidos de autorização, sobre a tramitação desses procedimentos e respetivos resultados e, se aplicável, sobre os pedidos apresentados e as decisões da Câmara de Recurso, devem ser apresentados através do balcão único a que se refere o artigo 12.º do Regulamento (UE) 2016/796.

3 — Se o IMT, I. P., emitir uma autorização de colocação no mercado relativa a um veículo deve emitir também, ao mesmo tempo e a pedido do requerente, a autorização de tipo do veículo, em relação à mesma área de utilização do veículo.

4 — Em caso de alteração de disposições pertinentes das ETI ou das regras nacionais em que se baseou a emissão da autorização de um tipo de veículo, é a ETI ou a regra nacional que determina a validade ou a necessidade de renovação da autorização de tipo do veículo já emitida.

5 — Caso a autorização tenha de ser renovada, as verificações a efetuar pelo IMT, I. P., só podem dizer respeito às disposições alteradas.

6 — A declaração de conformidade com o tipo é emitida de acordo com:

a) Os procedimentos de verificação previstos nas ETI aplicáveis; ou

b) Caso não sejam aplicáveis ETI, os procedimentos de avaliação da conformidade definidos nos módulos B+D, B+F e H1 da Decisão n.º 768/2008/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008 (Decisão n.º 768/2008/CE).

7 — A autorização de tipos de veículos é registada no registo europeu de autorizações de tipos de veículos a que se refere o artigo 46.º

### Artigo 29.º

#### Conformidade dos veículos com um tipo de veículo autorizado

1 — Um veículo ou uma série de veículos conforme com um tipo de veículo já autorizado deve receber, sem novas verificações, uma autorização de veículo nos termos dos artigos 22.º e 23.º, com base numa declaração de conformidade com esse tipo de veículo apresentada pelo requerente.

2 — A renovação da autorização de um tipo de veículo nos termos do n.º 5 do artigo anterior não afeta as autorizações de colocação de veículos no mercado já emitidas com base na anterior autorização de colocação do tipo de veículo no mercado.

### Artigo 30.º

#### Incumprimento dos requisitos essenciais por veículos ou tipos de veículos

1 — Quando uma empresa ferroviária considerar que um veículo em funcionamento que está a utilizar não satisfaz um dos requisitos essenciais aplicáveis, deve tomar as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo.



2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a empresa ferroviária pode informar a Agência, o IMT, I. P., e as autoridades de segurança interessadas das medidas tomadas.

3 — Se a empresa ferroviária tiver provas de que o incumprimento já se verificava no momento em que a autorização de colocação no mercado foi emitida, deve informar a Agência, o IMT, I. P., e as autoridades de segurança interessadas.

4 — Se o IMT, I. P., verificar, no âmbito do procedimento de supervisão previsto na legislação aplicável à segurança ferroviária, que um veículo ou tipo de veículo ao qual foi concedida uma autorização de colocação no mercado não satisfaz um dos requisitos essenciais aplicáveis, deve informar a empresa ferroviária que utiliza o veículo ou tipo de veículo e pedir-lhe que tome as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade do veículo.

5 — No caso referido no número anterior, o IMT, I. P., deve informar a Agência e as outras autoridades nacionais de segurança interessadas, incluindo as autoridades nos territórios em que o pedido de autorização de colocação no mercado de um veículo do mesmo tipo está em curso.

6 — Se, nos casos previstos nos números anteriores, as medidas corretivas aplicadas pela empresa ferroviária não assegurarem a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis e esse incumprimento der origem a um risco grave em matéria de segurança, o IMT, I. P., pode aplicar medidas temporárias de segurança no âmbito das suas atribuições de supervisão, nos termos definidos na legislação aplicável sobre segurança ferroviária.

7 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, podem ser aplicadas medidas temporárias de segurança sob a forma de suspensão da autorização do tipo de veículo, em paralelo pelo IMT, I. P., sem prejuízo de controlo judicial e do procedimento de arbitragem previsto no artigo 61.º do Regulamento (UE) 2016/796.

8 — Nos casos referidos nos n.ºs 6 e 7, na sequência de uma revisão da eficácia das medidas tomadas para resolver o risco grave em matéria de segurança, o IMT, I. P., pode decidir revogar ou alterar a autorização se houver provas de que, no momento da autorização, não estava preenchido um requisito essencial.

9 — Para efeito do disposto no número anterior, o IMT, I. P., notifica da sua decisão o titular da autorização de colocação no mercado ou da autorização do tipo de veículo, fundamentando a sua decisão.

10 — O titular pode solicitar, no prazo de um mês a contar da data de receção da decisão da Agência ou do IMT, I. P., a revisão da sua decisão, ficando a decisão de revogação temporariamente suspensa.

11 — O IMT, I. P., dispõe do prazo de um mês, a contar da receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão.

12 — Caso o IMT, I. P., decida revogar ou alterar uma autorização de colocação no mercado por si concedida deve informar diretamente a Agência e indicar as razões da sua decisão.

13 — A decisão do IMT, I. P., de revogar a autorização deve ser averbada no registo de veículos apropriado, nos termos do artigo 45.º ou, no caso de uma autorização de um tipo de veículo, no registo europeu de tipos de veículos autorizados nos termos do artigo 46.º

14 — O IMT, I. P., deve assegurar que as empresas ferroviárias que utilizem veículos do mesmo tipo que o veículo ou tipo objeto de revogação sejam devidamente informadas.

15 — As empresas ferroviárias referidas no número anterior devem começar por verificar se existe o mesmo problema de incumprimento e, caso exista, devem aplicar o procedimento previsto no presente artigo.

16 — Caso uma autorização de colocação no mercado seja revogada, o veículo em causa deve deixar de ser utilizado e a sua área de utilização não pode ser alargada.

17 — Caso uma autorização de um tipo de veículo seja revogada, os veículos construídos com base nela não podem ser colocados no mercado ou, se já tiverem sido colocados no mercado, devem ser retirados.

18 — Pode ser solicitada nova autorização com base no procedimento previsto nos artigos 22.º e 23.º, caso se trate de veículos individuais, ou no artigo 27.º, no caso de um tipo de veículo.

19 — Se, nos casos previstos nos n.ºs 1 a 3 ou 4 e 5, o incumprimento dos requisitos essenciais se limitar a uma parte da área de utilização do veículo em causa, e se esse incumprimento já se verificasse no momento em que a autorização de colocação no mercado foi emitida, a autorização deve ser alterada para excluir as partes da área de utilização em causa.

## Artigo 31.º

**Decisão de aplicação de medidas temporárias de segurança**

1 — Em caso de desacordo entre a Agência e o IMT, I. P., quanto à necessidade de limitar ou revogar a autorização, é aplicável o procedimento de arbitragem previsto no artigo 61.º do Regulamento (UE) 2016/796.

2 — Se, da aplicação do procedimento referido no número anterior, se concluir que a autorização de colocação do veículo no mercado não precisa de ser limitada nem revogada, as medidas de segurança temporárias referidas no n.º 6 do artigo anterior são suspensas.

3 — Caso a decisão da Agência seja confirmada, o titular da autorização de colocação do veículo no mercado pode interpor um recurso perante a instância de recurso designada nos termos do artigo 55.º do Regulamento (UE) 2016/796, no prazo previsto no artigo 59.º desse regulamento.

4 — Caso a decisão do IMT, I. P., seja confirmada, o titular da autorização de colocação do veículo no mercado pode interpor recurso no prazo de dois meses a contar da notificação dessa decisão, para a AMT.

## CAPÍTULO VI

**Organismos de avaliação da conformidade**

## Artigo 32.º

**Autoridades notificadoras**

1 — O Instituto Português da Qualidade, I. P. (IPQ, I. P.), é, para efeitos do presente decreto-lei, a autoridade notificadora.

2 — Ao IPQ, I. P., compete notificar a Comissão Europeia dos organismos responsáveis pela realização da avaliação da conformidade nos termos do n.º 2 do artigo 11.º e do n.º 1 do artigo 16.º, bem como informar dos organismos designados, a que se referem os n.ºs 10 e 11 do artigo 16.º

3 — O IPQ, I. P., informa a Comissão Europeia dos procedimentos de notificação dos organismos de avaliação da conformidade e de qualquer alteração nessa matéria.

4 — Para efetuar a notificação, o IPQ, I. P., deve utilizar o instrumento de notificação eletrónico concebido e gerido pela Comissão Europeia.

5 — O IPQ, I. P., apenas pode notificar os organismos de avaliação da conformidade que sejam acreditados nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 34.º

6 — A notificação deve incluir dados pormenorizados sobre as atividades de avaliação da conformidade, sobre o módulo ou módulos de avaliação da conformidade e sobre o produto ou produtos em causa, bem como o certificado e anexo técnico de acreditação.

7 — Os organismos de avaliação da conformidade só podem exercer as atividades de organismo notificado caso a Comissão Europeia ou os outros Estados-Membros não levantem objeções nas duas semanas seguintes à notificação.

8 — Presume-se que os organismos de avaliação da conformidade que provem satisfazer os critérios estabelecidos nas normas harmonizadas aplicáveis, ou em partes destas, cujas referências tenham sido publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, cumprem os requisitos estabelecidos nos artigos 33.º a 35.º, na medida em que as normas harmonizadas abranjam esses requisitos.

9 — O IPQ, I. P., deve notificar a Comissão Europeia de quaisquer alterações relevantes posteriormente introduzidas na notificação.

10 — Caso conclua ou seja informado pelo Instituto Português de Acreditação, I. P. (IPAC, I. P.), de que um organismo notificado deixou de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 33.º a 35.º, ou de que não cumpre os seus deveres, o IPQ, I. P., deve restringir, suspender ou retirar a notificação, consoante o caso, e deve informar imediatamente do facto a Comissão Europeia e os outros Estados-Membros.

11 — Nos casos referidos no número anterior, ou quando o organismo notificado cessar a sua atividade, o IPQ, I. P., deve tomar as medidas necessárias para assegurar que os processos desse



organismo sejam tratados por outro organismo notificado, ou mantidos à disposição das autoridades notificadoras e de fiscalização do mercado competente, se estas o solicitarem.

12 — O IPQ, I. P., deve assegurar a participação dos organismos notificados, diretamente ou através de representantes designados, nos trabalhos do grupo ou grupos setoriais de organismos notificados, criados pela Comissão Europeia.

#### Artigo 33.º

##### Requisitos relativos à autoridade notificadora

O IPQ, I. P., deve:

- a) Ser constituído de modo a evitar conflitos de interesses com os organismos de avaliação da conformidade;
- b) Estar organizado e funcionar de modo a garantir a objetividade e a imparcialidade das suas atividades;
- c) Estar organizado de modo que cada decisão relativa à notificação de organismos de avaliação da conformidade seja tomada por pessoas competentes, que não sejam as que efetuaram a avaliação;
- d) Abster-se de propor ou de exercer qualquer atividade da esfera de competências dos organismos de avaliação da conformidade, ou de prestar serviços de consultoria com caráter comercial ou em regime de concorrência;
- e) Garantir a confidencialidade das informações que obtém;
- f) Dispor de recursos humanos com competência técnica e em número suficiente para o correto exercício das suas atribuições.

#### Artigo 34.º

##### Acreditação dos organismos de avaliação da conformidade

1 — Compete ao IPAC, I. P., enquanto organismo nacional de acreditação, nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 23/2011, de 11 de fevereiro, e dos n.ºs 1 e 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 81/2012, de 27 de março, a avaliação e o controlo dos organismos de avaliação da conformidade.

2 — Para efeitos de notificação e de designação, os organismos de avaliação da conformidade devem ser previamente acreditados pelo IPAC, I. P., nas modalidades correspondentes às atividades de avaliação da conformidade pretendidas.

3 — Para efeitos do número anterior, os organismos de avaliação da conformidade acreditados devem cumprir os requisitos enumerados nos artigos 33.º a 35.º e no artigo 43.º, para atuarem como organismos notificados e designados, respetivamente.

#### Artigo 35.º

##### Organismos de avaliação da conformidade

1 — Os organismos de avaliação da conformidade devem estar legalmente constituídos e ser dotados de personalidade jurídica.

2 — Os organismos de avaliação da conformidade devem ter capacidade para executar todas as atividades de avaliação da conformidade previstas pelas ETI aplicáveis e para as quais tenham sido notificados, quer as referidas atividades sejam executadas por si próprios quer por terceiros em seu nome e sob a sua responsabilidade.

3 — Em todas as circunstâncias, e para cada procedimento de avaliação da conformidade e cada tipo ou categoria de produtos para os quais tenham sido notificados, os organismos de avaliação da conformidade devem dispor de:

- a) Pessoal necessário, com conhecimentos técnicos e experiência suficiente e adequada para executar as atividades de avaliação da conformidade;



b) Descrições dos procedimentos considerados de avaliação da conformidade, em moldes que assegurem a transparência e a possibilidade de aplicação desses procedimentos, bem como políticas e procedimentos apropriados para distinguir as atividades por si executadas na qualidade de organismos notificados de avaliação da conformidade, de outras atividades;

c) Procedimentos adequados ao exercício das suas atividades, que tenham devidamente em conta a dimensão das empresas, o setor em que se integram e a sua estrutura, o grau de complexidade da tecnologia do produto em questão e a natureza do processo de produção, em massa ou em série.

4 — Os organismos de avaliação da conformidade devem dispor dos meios necessários para a boa execução das tarefas técnicas e administrativas relacionadas com as atividades de avaliação da conformidade e devem ter acesso a todos os equipamentos e instalações necessários.

5 — Os organismos de avaliação da conformidade devem subscrever um seguro de responsabilidade civil que cubra os riscos inerentes à sua atividade.

6 — O pessoal dos organismos de avaliação da conformidade está obrigado ao sigilo profissional, exceto perante as autoridades nacionais competentes e dos restantes Estados-Membros em que os organismos a que pertencem exercem as suas atividades, no que se refere a todas as informações que obtiver no desempenho das suas atribuições no âmbito da ETI em questão ou de qualquer disposição de direito nacional que lhe dê aplicação, sem prejuízo da proteção dos direitos de propriedade.

7 — Os organismos de avaliação da conformidade devem participar nas atividades de normalização relevantes e nas atividades do grupo de coordenação dos organismos de avaliação da conformidade notificados, criado ao abrigo do direito aplicável da União Europeia, ou assegurar que os seus avaliadores sejam informados dessas atividades, e devem aplicar, como orientações gerais, as decisões e os documentos administrativos decorrentes do trabalho desse grupo.

8 — Os organismos de avaliação da conformidade notificados para subsistemas de controlo-comando e de sinalização de via e/ou de bordo devem participar nas atividades do grupo de trabalho do ERTMS, criado pelo artigo 29.º do Regulamento (UE) 2016/796, ou assegurar que os seus avaliadores sejam informados dessas atividades.

9 — Os organismos de avaliação da conformidade devem aplicar as diretrizes resultantes do trabalho do grupo referido no número anterior, salvo quando considerem inoportuno ou impossível aplicar essas diretrizes, caso em que devem apresentar as suas observações ao grupo referido no número anterior para debate, a fim de possibilitar o aperfeiçoamento contínuo das diretrizes.

## Artigo 36.º

### Imparcialidade dos organismos de avaliação da conformidade

1 — Os organismos de avaliação da conformidade devem ser organismos terceiros, independentes da organização ou do fabricante dos produtos que avaliam.

2 — Pode considerar-se que preenche os requisitos referidos no número anterior qualquer organismo que pertença a uma organização empresarial ou a uma associação profissional representativa das empresas envolvidas no projeto, fabrico, fornecimento, montagem, utilização ou manutenção dos produtos que avalia, desde que prove a sua independência e a inexistência de conflitos de interesses.

3 — A imparcialidade dos organismos de avaliação da conformidade, dos seus quadros superiores e do pessoal avaliador deve ser garantida.

4 — O organismo de avaliação da conformidade, os seus quadros superiores e os elementos do pessoal encarregado de efetuar as tarefas de avaliação da conformidade não podem:

a) Ser o projetista, o fabricante, o fornecedor, o instalador, o comprador, o proprietário, o utilizador ou o responsável pela manutenção dos produtos a avaliar, nem o mandatário de qualquer dessas pessoas, não impedindo esta exigência a utilização de produtos avaliados que sejam necessários às atividades do organismo de avaliação da conformidade, e a utilização desses produtos para fins pessoais;

b) Intervir diretamente no projeto, fabrico ou construção, comercialização, instalação, utilização ou manutenção desses produtos, nem ser mandatários das pessoas envolvidas nessas atividades;

c) Exercer atividades que possam ser incompatíveis com a independência da sua apreciação ou com a sua integridade no exercício das atividades de avaliação da conformidade para as quais foram notificados.

5 — O referido nas alíneas b) e c) do número anterior aplica-se, nomeadamente, aos serviços de consultoria.

6 — Os organismos de avaliação da conformidade devem assegurar que as atividades das suas filiais ou dos seus subcontratados não afetam a confidencialidade, a objetividade e a imparcialidade das suas atividades de avaliação da conformidade.

7 — Os organismos de avaliação da conformidade e o seu pessoal devem executar as atividades de avaliação da conformidade com a maior integridade profissional e a maior competência técnica, e não podem estar sujeitos a pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de avaliação da conformidade, em especial de pessoas ou grupos de pessoas interessadas nos resultados dessas atividades.

#### Artigo 37.º

##### **Pessoal dos organismos de avaliação da conformidade**

1 — O pessoal responsável pela execução das atividades de avaliação da conformidade deve dispor de:

a) Sólida formação técnica e profissional, abrangendo todas as atividades de avaliação da conformidade para as quais o organismo de avaliação da conformidade foi notificado;

b) Conhecimento satisfatório dos requisitos das avaliações que efetuam e a devida autoridade para as efetuar;

c) Conhecimento e compreensão adequados dos requisitos essenciais e das normas harmonizadas aplicáveis, bem como das disposições aplicáveis do direito da União Europeia e dos regulamentos que lhe dão execução;

d) Aptidão suficiente para redigir os certificados, registos e relatórios comprovativos de que as avaliações foram efetuadas.

2 — A remuneração dos quadros superiores e do pessoal avaliador dos organismos de avaliação da conformidade não pode depender do número de avaliações realizadas nem do seu resultado.

#### Artigo 38.º

##### **Filiais e subcontratados dos organismos notificados**

1 — Os organismos notificados que subcontratem tarefas específicas relacionadas com a avaliação da conformidade ou que recorram a filiais asseguram que a subcontratada ou a filial cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 33.º a 35.º, e informam o IPQ, I. P., e o IPAC, I. P.

2 — Os organismos notificados assumem plena responsabilidade pelas tarefas executadas por subcontratadas ou por filiais, independentemente do local em que estas se encontrem estabelecidas.

3 — As atividades dos organismos notificados só podem ser executadas por subcontratadas ou por filiais com o consentimento do cliente.

4 — Os organismos notificados devem manter à disposição do IPQ, I. P., e do IPAC, I. P., os documentos relevantes respeitantes à avaliação das qualificações da subcontratada ou da filial e ao trabalho por estas efetuado no âmbito da ETI em questão.



Artigo 39.º

**Unidades internas acreditadas**

1 — Os requerentes podem recorrer aos serviços de uma unidade interna acreditada para as atividades de avaliação da conformidade, para efeitos da execução dos procedimentos estabelecidos nos módulos A1, A2, C1 ou C2, definidos no anexo II da Decisão n.º 768/2008/CE, e nos módulos CA1 e CA2 definidos no anexo I da Decisão 2010/713/UE.

2 — A unidade referida no número anterior deve ser autónoma e distinta das outras unidades do requerente em causa e não pode participar no projeto, produção, fornecimento, instalação, utilização ou manutenção dos produtos que avalie.

3 — Às unidades internas acreditadas aplicam-se os seguintes requisitos:

- a) A unidade deve estar acreditada pelo IPAC, I. P.;
- b) A unidade e o seu pessoal devem ter, a nível da empresa de que formam parte, uma estrutura identificável e devem aplicar métodos de prestação de contas que assegurem a sua imparcialidade, e devem demonstrá-lo ao IPAC, I. P.;
- c) A unidade e o seu pessoal não podem ser responsáveis pelo projeto, produção, fornecimento, instalação, utilização ou manutenção dos produtos que avaliam, nem exercer atividades que possam ser incompatíveis com a independência da sua apreciação ou com a sua integridade no exercício das suas atividades de avaliação;
- d) A unidade deve prestar os seus serviços exclusivamente à empresa de que é parte.

4 — A unidade interna acreditada não tem de ser notificada aos Estados-Membros nem à Comissão Europeia, mas as informações sobre a sua acreditação devem ser facultadas pela empresa de que é parte, ou pelo IPAC, I. P., ao IPQ, I. P., se este as solicitar.

Artigo 40.º

**Pedido de notificação**

1 — Para o exercício da sua atividade, os organismos de avaliação da conformidade devem apresentar junto do IPQ, I. P., os pedidos de notificação, através de formulário eletrónico disponível no respetivo sítio na Internet, com a descrição do âmbito de notificação pretendido.

2 — O IPQ, I. P., solicita ao IPAC, I. P., no prazo de cinco dias após a submissão do formulário referido no número anterior, acesso ou cópia do certificado de acreditação e respetivo anexo técnico, no qual ateste que o interessado atua em conformidade, cumprindo os requisitos estabelecidos nos artigos 33.º a 35.º, bem como a competência deste para as atividades de avaliação da conformidade, do módulo ou módulos de avaliação da conformidade e do produto ou produtos em causa.

Artigo 41.º

**Procedimento de notificação**

1 — A autoridade notificadora só pode notificar os organismos de avaliação da conformidade que cumpram os requisitos estabelecidos nos artigos 33.º a 35.º

2 — Através do instrumento de notificação eletrónica criado e gerido pela Comissão Europeia, a autoridade notificadora notifica à Comissão Europeia e aos outros Estados-Membros os organismos referidos no número anterior.

3 — A notificação deve incluir dados pormenorizados sobre as atividades de avaliação da conformidade, sobre o módulo ou módulos de avaliação da conformidade e sobre o produto ou produtos em causa, bem como o certificado de acreditação.

4 — O organismo em causa só pode efetuar as atividades de um organismo notificado se nem a Comissão Europeia nem os outros Estados-Membros tiverem formulado objeções no prazo de duas semanas após a notificação.

5 — A Comissão Europeia e os outros Estados-Membros devem ser informados de qualquer alteração relevante subsequentemente introduzida na notificação.

#### Artigo 42.º

##### Contestação da competência dos organismos notificados

O IMT, I. P., deve facultar à Comissão Europeia, a pedido, todas as informações relacionadas com o fundamento da notificação ou com manutenção da competência técnica do organismo ao qual tenham surgido dúvidas sobre a sua competência.

#### Artigo 43.º

##### Obrigações dos organismos notificados

1 — Os organismos notificados devem efetuar as avaliações da conformidade segundo os procedimentos para o efeito previstos na ETI aplicável.

2 — As avaliações da conformidade devem ser efetuadas de modo proporcionado, evitando encargos desnecessários para os operadores económicos.

3 — No exercício da sua competência, os organismos notificados devem ter em conta a dimensão, o setor e a estrutura das empresas, o grau de complexidade da tecnologia do produto em questão e a natureza do processo de produção, em massa ou em série.

4 — Para os efeitos do número anterior, os organismos notificados devem agir com o objetivo de avaliar a conformidade do produto com o disposto no presente decreto-lei.

5 — Se um organismo notificado verificar que as prescrições estabelecidas na ETI aplicável ou nas normas harmonizadas ou nas especificações técnicas correspondentes não foram cumpridas por um fabricante, deve exigir que este tome as medidas corretivas adequadas e não emite o certificado de conformidade.

6 — Se, no decurso do controlo da conformidade subsequente à emissão do certificado, um organismo notificado verificar que o produto já não satisfaz a ETI aplicável ou as normas harmonizadas ou as especificações técnicas correspondentes deve exigir que o fabricante tome as medidas corretivas adequadas e suspende ou revoga o respetivo certificado, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento.

7 — Se não forem tomadas medidas corretivas, ou se estas não tiverem o efeito pretendido, o organismo notificado restringe, suspende ou revoga os certificados, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento.

#### Artigo 44.º

##### Dever de informação dos organismos notificados

1 — Os organismos notificados devem informar a autoridade notificadora:

- a) Da recusa, restrição, suspensão ou revogação de certificados;
- b) Das circunstâncias que afetem o âmbito e as condições de notificação;
- c) Dos pedidos de informação sobre as atividades de avaliação da conformidade que tenham recebido das autoridades de fiscalização do mercado;
- d) A pedido, das atividades de avaliação da conformidade que efetuaram no âmbito da respetiva notificação e de quaisquer outras atividades efetuadas, nomeadamente atividades transnacionais e de subcontratação.

2 — O IMT, I. P., deve também ser informado de qualquer recusa, restrição, suspensão ou revogação de um certificado ao abrigo da alínea a) do número anterior.

3 — Os organismos notificados devem disponibilizar aos outros organismos notificados nos termos do presente decreto-lei que efetuem atividades de avaliação da conformidade semelhantes, que abranjam os mesmos produtos, as informações relevantes sobre questões relacionadas com resultados negativos e, a pedido, resultados positivos das avaliações da conformidade.



4 — Os organismos notificados devem enviar à Agência os certificados CE de verificação dos subsistemas, os certificados CE de conformidade dos componentes de interoperabilidade e os certificados CE de aptidão dos componentes de interoperabilidade para utilização.

#### Artigo 45.º

##### Organismos designados

1 — Os requisitos relativos aos organismos de avaliação da conformidade estabelecidos nos artigos 30.º a 36.º aplicam-se também aos organismos designados nos termos dos n.ºs 10 e 11 do artigo 16.º, com exceção dos que dizem respeito:

a) Às competências exigidas ao seu pessoal nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 35.º, caso o organismo designado tenha um conhecimento e uma compreensão adequados da legislação nacional;

b) Aos documentos que devem ser mantidos à disposição do IPQ, I. P., nos termos do n.º 4 do artigo 36.º, caso o organismo designado inclua documentos relacionados com o trabalho realizado por filiais ou por subcontratados no quadro das regras nacionais aplicáveis.

2 — Os deveres funcionais previstos no artigo 41.º aplicam-se também aos organismos designados nos termos dos n.ºs 10 e 11 do artigo 16.º, exceto quando esses deveres se referem às regras nacionais e não às ETI.

3 — O dever de informação previsto no n.º 1 do artigo 42.º aplica-se também aos organismos designados, que devem informar o IMT, I. P.

### CAPÍTULO VII

#### Registos

#### Artigo 46.º

##### Sistema de numeração dos veículos

1 — No momento do registo, nos termos do artigo 26.º, é atribuído a cada veículo um número europeu de veículo (NEV) pelo IMT, I. P., sendo que cada veículo deve ser marcado com o NEV que lhe tenha sido atribuído.

2 — As especificações do NEV são determinadas pelos atos de execução da Comissão Europeia que estabelecem as especificações comuns dos registos nacionais de veículos, de acordo com a ETI pertinente.

3 — Salvo indicação em contrário, o NEV é atribuído a cada veículo uma única vez, de acordo com a ETI aplicável.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, no caso dos veículos explorados ou que se destinam a ser explorados em proveniência de países terceiros ou com destino aos mesmos cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia, o IMT, I. P., pode aceitar os veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes.

#### Artigo 47.º

##### Registos de veículos

1 — O IMT, I. P., mantém um registo nacional de veículos até que o registo europeu de veículos esteja operacional, estando esse registo sujeito aos seguintes requisitos:

a) Respeitar as especificações comuns adotadas pela Comissão Europeia, por meio de atos de execução;

b) Ser conservado e atualizado por um organismo independente das empresas ferroviárias;



c) Ser acessível às autoridades responsáveis pela segurança e aos organismos responsáveis pelo inquérito, bem como às entidades reguladoras, à Agência, às empresas ferroviárias e aos gestores de infraestrutura, bem como às pessoas ou organizações que efetuam o registo de veículos ou que se encontram identificadas no registo.

2 — Do registo nacional de veículos deve constar, pelo menos, as seguintes informações para cada veículo:

- a) O NEV;
- b) Referências à declaração «CE» de verificação e do organismo que a emitiu;
- c) Referências ao registo europeu de tipos de veículos autorizados referido no artigo seguinte;
- d) A identificação do proprietário e do detentor;
- e) Restrições quanto ao modo de exploração do veículo;
- f) Referências à entidade responsável pela manutenção.

3 — Enquanto os registos nacionais de veículos não estiverem interligados, de acordo com as especificações comuns adotadas pela Comissão Europeia por meio de atos de execução, o IMT, I. P., atualiza o registo com as alterações introduzidas por outro Estado-Membro no seu próprio registo, no que se refere a dados que lhe digam respeito.

4 — O detentor do registo deve declarar imediatamente ao IMT, I. P., qualquer modificação dos dados introduzidos no registo da matrícula nacional, a destruição de um veículo ou a sua decisão de deixar de registar um veículo.

5 — No caso dos veículos autorizados pela primeira vez num país terceiro e subsequentemente utilizados num Estado-Membro, o IMT, I. P., assegura que os dados do veículo, incluindo pelo menos os dados relativos ao detentor em causa, possam ser obtidos através de um registo de veículos, ou disponibilizados de outra forma num formato facilmente legível e sem demora, em conformidade com os mesmos princípios de não discriminação aplicáveis a dados semelhantes de um registo de veículos.

#### Artigo 48.º

##### Registo europeu de tipos de veículos autorizados

1 — O IMT, I. P., fica autorizado a disponibilizar o registo nacional de veículos à Agência, que passa a garantir o registo europeu de veículos, que deve:

- a) Ser público e acessível eletronicamente;
- b) Respeitar as especificações comuns adotadas pela Comissão Europeia por meio de atos de execução;
- c) Estar interligado com os registos de veículos nacionais.

2 — O registo inclui, pelo menos, os seguintes dados para cada tipo de veículo:

- a) As características técnicas, nomeadamente as características relacionadas com a acessibilidade para as pessoas com deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida, do tipo de veículo conforme definido nas ETI aplicáveis;
- b) O nome do fabricante;
- c) Os dados das autorizações relacionadas com a área de utilização de um tipo de veículo, incluindo as restrições ou revogações.

#### Artigo 49.º

##### Registo da infraestrutura

1 — O IMT, I. P., deve assegurar a publicação de um registo da infraestrutura do qual constem os valores dos parâmetros da rede para cada subsistema, ou parte de subsistema, em causa, como definidos na ETI aplicável.



2 — Os valores dos parâmetros inscritos no registo da infraestrutura devem ser utilizados em conjugação com os valores dos parâmetros inscritos na autorização de colocação do veículo no mercado a fim de permitir verificar a compatibilidade técnica do veículo com a rede.

3 — O registo da infraestrutura pode estipular condições de utilização das instalações fixas e outras restrições.

4 — O IMT, I. P., assegura que o registo da infraestrutura é atualizado nos termos definidos no procedimento de regulamentação instituído pela Comissão Europeia.

## CAPÍTULO VIII

### Fiscalização e regime sancionatório

#### Artigo 50.º

##### Poderes de fiscalização

1 — O poder de fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., nos termos do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMT, I. P., dispõe de:

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

#### Artigo 51.º

##### Contraordenações

Constituem contraordenações, puníveis com coima de € 1250 a € 3740 ou de € 7482 a € 44 891 consoante o agente seja pessoa singular ou coletiva, as seguintes infrações:

- a) Incumprimento do disposto nos n.ºs 3 a 5 do artigo 5.º;
- b) Inobservância da restrição determinada ao campo de utilização de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização, mas comprometa a observância dos requisitos essenciais, conforme o previsto no n.º 1 do artigo 10.º;
- c) Colocação no mercado de componentes de interoperabilidade que não disponham de declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização, nos termos do previsto no n.º 2 do artigo 11.º;
- d) Violação do disposto no artigo 11.º;
- e) Inobservância da determinação de proibição e retirada do mercado de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização, mas comprometa a observância dos requisitos essenciais, conforme o previsto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º;
- f) Passagem de declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização a um componente de interoperabilidade que se revele não conforme, nos termos do n.º 5 do artigo 12.º;
- g) Entrada em serviço dos subsistemas por parte do gestor ou da empresa sem a autorização de entrada em serviço prevista no artigo 19.º;
- h) Violação do disposto no n.º 1 do artigo 22.º;
- i) Colocação de um veículo no mercado sem a respetiva autorização do IMT, I. P., nos termos do artigo 23.º;
- j) Inobservância da obrigatoriedade do registo de veículos, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 26.º;
- k) Utilização de um veículo sem a autorização prevista no artigo 28.º, quando tal se mostrar adequado;



l) Incumprimento dos requisitos essenciais aplicáveis aos veículos, nos termos do disposto no artigo 30.º;

m) Violação do disposto no artigo 35.º;

n) Incumprimento da obrigação de informar imediatamente o IMT, I. P., de qualquer modificação dos dados introduzidos no registo da matrícula nacional, a destruição de um veículo ou a sua decisão de deixar de registar um veículo, conforme previsto no n.º 4 do artigo 42.º

#### Artigo 52.º

##### Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos pela prática de contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete ao conselho diretivo do IMT, I. P.

3 — Às contraordenações previstas no presente decreto-lei, e em tudo quanto nele se não encontre expressamente regulado, são subsidiariamente aplicáveis as disposições do regime geral do ilícito de mera ordenação social e respetivo processo, previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

#### Artigo 53.º

##### Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 26 % para o IMT, I. P.;
- c) 10 % para a entidade que levanta o auto;
- d) 2 % para o IPAC, I. P.;
- e) 2 % para o IPQ, I. P.

### CAPÍTULO IX

#### Disposições complementares, transitórias e finais

#### Artigo 54.º

##### Taxas

1 — Pela prática de atos em matéria de procedimentos administrativos e emissão de autorizações emitidos pelo IMT, I. P., 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.

#### Artigo 55.º

##### Regime transitório de utilização de veículos

1 — As autorizações de entrada em serviço de veículos emitidas nos termos do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, na sua redação atual, incluindo as autorizações emitidas até 16 de junho de 2019, bem como as autorizações emitidas ao abrigo de acordos internacionais, em particular o Regulamento para a Utilização Recíproca das Carruagens e dos Furgões em Tráfego Internacional e o Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional, mantêm-se válidas nas condições em que foram emitidas.



2 — Os veículos autorizados a entrar em serviço nos termos do número anterior devem receber uma nova autorização de colocação no mercado para poderem ser explorados em redes que não são ainda abrangidas pelas autorizações de que são detentores, às quais se aplica o artigo 21.º

Artigo 56.º

**Norma revogatória**

É revogado o Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, na sua redação atual.

Artigo 57.º

**Produção de efeitos**

O presente decreto-lei produz efeitos a partir de 31 de outubro de 2020.

Artigo 58.º

**Entrada em vigor**

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de setembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *João Nuno Marques de Carvalho Mendes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 12 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 14 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO I

[a que se refere a alínea *ii*) do artigo 3.º]

**Requisitos essenciais**

1 — Requisitos gerais:

1.1 — Segurança:

1.1.1 — A conceção, a construção ou a montagem, a manutenção e a vigilância dos componentes críticos para a segurança, em especial dos elementos envolvidos na circulação dos comboios, devem garantir um nível de segurança que corresponda aos objetivos fixados para a rede, incluindo para situações degradadas específicas.

1.1.2 — Os parâmetros relativos ao contacto roda-carril devem satisfazer os critérios de estabilidade de rolamento necessários para garantir a circulação com toda a segurança à velocidade máxima autorizada. Os parâmetros do equipamento de frenagem devem garantir a paragem na distância de frenagem prevista, à velocidade máxima autorizada.

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

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

1.1.5 — Os dispositivos destinados a serem manobrados pelos utilizadores devem ser concebidos por forma a não comprometerem a segurança da sua utilização nem a saúde e segurança das pessoas em caso de utilizações previsíveis ainda que não conformes com as instruções afixadas.

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

1.3 — **Saúde:**

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

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

1.4 — **Proteção do ambiente:**

1.4.1 — O impacto ambiental da implantação e exploração do sistema ferroviário deve ser avaliado e tomado em consideração na fase de projeto do sistema de acordo com as disposições da União Europeia vigentes.

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

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

1.4.4 — O projeto e a exploração do sistema ferroviário devem impedir que este origine um nível de ruído inadmissível, de acordo com o Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, na sua redação atual:

Nas zonas próximas da infraestrutura ferroviária, tal como definida na alínea p) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual; e

Na cabina de condução.

1.4.5 — A exploração do sistema ferroviário não deve provocar, no solo, um nível de vibrações inadmissível para as atividades e as áreas próximas da infraestrutura e em condições normais de manutenção.

1.5 — **Compatibilidade técnica** — as características técnicas das infraestruturas e das instalações fixas devem ser compatíveis entre si e com as dos comboios que possam circular no sistema ferroviário. Este requisito inclui a integração segura do subsistema do veículo com a infraestrutura.

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

1.6 — **Acessibilidade:**

1.6.1 — Os subsistemas «infraestrutura» e «material circulante» têm de ser acessíveis a pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, a fim de garantir um acesso em condições de igualdade relativamente aos restantes utilizadores através da prevenção ou remoção de barreiras e de outras medidas adequadas. Este requisito abrange as fases de conceção, construção, renovação, adaptação, manutenção e exploração das partes pertinentes dos subsistemas aos quais o público tem acesso.

1.6.2 — Os subsistemas «exploração» e «aplicações telemáticas para passageiros» devem garantir a funcionalidade necessária requerida para facilitar o acesso de pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida em condições de igualdade relativamente aos restantes utilizadores, através da prevenção ou remoção de barreiras e de outras medidas adequadas.

2 — **Requisitos específicos de cada subsistema:**

2.1 — **Infraestrutura:**

2.1.1 — **Segurança:**

Devem ser tomadas medidas adequadas para evitar o acesso ou intrusões indesejáveis nas instalações;



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

As infraestruturas acessíveis ao público devem ser concebidas e construídas por forma a limitar os riscos para a segurança das pessoas (estabilidade, incêndio, acesso, evacuação, plataformas, etc.);

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

2.1.2 — Acessibilidade — os subsistemas de infraestrutura aos quais o público tem acesso devem ser acessíveis a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com o n.º 1.6.

2.2 — Energia:

2.2.1 — Segurança — o funcionamento dos sistemas de alimentação de energia não deve comprometer a segurança dos comboios nem a das pessoas (utilizadores, pessoal envolvido na exploração, moradores nas áreas confinantes da via e terceiros).

2.2.2 — Proteção do ambiente — o funcionamento dos sistemas de alimentação de energia elétrica ou térmica não deve exceder os limites especificados de perturbação do meio ambiente.

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

Permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado;

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

2.3 — Controlo-comando e sinalização:

2.3.1 — Segurança — as instalações e os procedimentos de controlo-comando e sinalização utilizados devem possibilitar a circulação de comboios com um grau de segurança correspondente aos objetivos fixados para a rede. Os sistemas de controlo-comando e sinalização devem continuar a possibilitar a circulação segura dos comboios autorizados a circular em situações degradadas.

2.3.2 — Compatibilidade técnica:

Qualquer nova infraestrutura ou material circulante novo construídos ou desenvolvidos após a adoção de sistemas de controlo-comando e sinalização compatíveis devem estar adaptados à utilização de tais sistemas;

Os equipamentos de controlo-comando e sinalização instalados nos postos de condução dos comboios devem possibilitar a exploração normal, nas condições especificadas, em todo o sistema ferroviário.

2.4 — Material circulante:

2.4.1 — Segurança:

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

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

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

Devem ser adotadas medidas para evitar o acesso aos componentes sob tensão, a fim de não pôr em perigo a segurança das pessoas;

Devem existir dispositivos que, em caso de perigo, permitam aos passageiros assinalá-lo ao maquinista e ao pessoal de acompanhamento e que permita a estes entrar em contacto com os passageiros;

Deve ser garantida a segurança dos passageiros no embarque e no desembarque de comboios. As portas de acesso devem estar dotadas de um sistema de abertura e fecho que garanta a segurança dos passageiros;

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

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

É absolutamente obrigatória a existência a bordo dos comboios de um sistema de iluminação de emergência com intensidade e autonomia suficientes;

Os comboios devem dispor de uma instalação sonora que permita a transmissão de mensagens aos passageiros pelo pessoal de bordo;

Devem ser facultadas aos passageiros informações completas e de fácil compreensão sobre as regras que lhes são aplicáveis tanto nas estações como nos comboios.

2.4.2 — **Fiabilidade e disponibilidade** — a conceção dos equipamentos vitais e do equipamento de rolamento, de tração e de frenagem, bem como de controlo-comando, deve permitir, numa situação degradada específica, que o comboio continue a circular sem consequências nefastas para os equipamentos que se mantenham em serviço.

2.4.3 — **Compatibilidade técnica:**

Os equipamentos elétricos devem ser compatíveis com o funcionamento das instalações de controlo-comando e sinalização;

No caso da tração elétrica, as características dos dispositivos de captação de corrente devem possibilitar a circulação dos comboios com base nos sistemas de alimentação de energia do sistema ferroviário;

As características do material circulante devem permitir-lhe circular em todas as linhas em que esteja prevista a sua exploração, tendo em conta as condições climáticas relevantes.

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

2.4.5 — **Acessibilidade** — os subsistemas de material circulante aos quais o público tem acesso devem ser acessíveis a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com o n.º 1.6.

2.5 — **Manutenção:**

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

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

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

2.6 — **Exploração e gestão do tráfego:**

2.6.1 — **Segurança:**

O ajustamento das regras de exploração das redes e das qualificações dos maquinistas, do pessoal de bordo e do pessoal dos centros de controlo deve assegurar a exploração segura, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços internacionais e nacionais;

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

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



2.6.3 — Compatibilidade técnica — o ajustamento das regras de exploração das redes e das qualificações dos maquinistas, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação devem assegurar a eficiência operacional do sistema ferroviário, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços internacionais e nacionais.

2.6.4 — Acessibilidade — devem ser tomadas as medidas necessárias para assegurar que as regras de exploração garantem a funcionalidade necessária requerida para assegurar a acessibilidade das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida.

2.7 — Aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias e de passageiros:

2.7.1 — Compatibilidade técnica — os requisitos essenciais no domínio das aplicações telemáticas garantem aos passageiros e aos clientes do setor de mercadorias uma qualidade mínima do serviço, especialmente em termos de compatibilidade técnica.

Importa garantir:

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

Um acesso fácil dos utilizadores às informações.

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

2.7.3 — Saúde — as interfaces de tais sistemas com os utilizadores devem respeitar as regras mínimas de ergonomia e de proteção da saúde.

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

2.7.5 — Acessibilidade — devem ser tomadas as medidas adequadas para assegurar que os subsistemas de aplicações telemáticas para os passageiros garantem a funcionalidade necessária requerida para assegurar a acessibilidade das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida.

## ANEXO II

[a que se referem a alínea *kk*) do artigo 3.º e as alíneas *a*) e *c*) do n.º 6 do artigo 5.º]

### Elementos do sistema ferroviário da União Europeia

1 — Rede — para efeitos do presente decreto-lei, a rede da União Europeia abrange os seguintes elementos:

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

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

c) As linhas especialmente adaptadas para alta velocidade que apresentam características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, em que a velocidade deve ser adaptada caso a caso. Esta categoria compreende igualmente as linhas de interconexão entre as redes de alta velocidade e convencional, as vias de atravessamento das estações, as vias de acesso aos terminais e aos parques de material, etc., percorridas a velocidade convencional por material circulante de alta velocidade;

d) As linhas convencionais previstas para o tráfego de passageiros;

e) As linhas convencionais previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias);

f) As linhas convencionais previstas para o tráfego de mercadorias;

g) Os nós para o tráfego de passageiros;

h) Os nós para o tráfego de mercadorias, incluindo os terminais intermodais;

i) As vias de ligação entre os elementos acima referidos.

Esta rede abrange os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de navegação e as instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicações, previstos para os serviços de longo curso de passageiros e os serviços de mercadorias explorados na rede, a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da rede e a gestão eficaz do tráfego.

2 — Veículos — para efeitos do presente decreto-lei, os veículos ferroviários da União Europeia compreendem os veículos aptos a circular em toda a rede da União Europeia ou em parte dela:

Locomotivas e material circulante de passageiros, incluindo unidades de tração térmica ou elétrica, automotoras térmicas ou elétricas e carruagens;

Vagões, incluindo os veículos de piso rebaixado concebidos para toda a rede e os veículos concebidos para o transporte de camiões;

Veículos especiais, designadamente máquinas de via.

A presente lista de veículos inclui os veículos que são concebidos especialmente para circular nos diferentes tipos de linhas de alta velocidade descritas no n.º 1.

### ANEXO III

[a que se referem a alínea *mm*) do artigo 3.º e o n.º 1 e a alínea *a*) do n.º 6 do artigo 5.º]

#### Subsistemas

1 — Lista de subsistemas — para efeitos do disposto no presente decreto-lei, o sistema ferroviário pode subdividir-se nos seguintes subsistemas:

*a)* De natureza estrutural:

Infraestrutura;

Energia;

Controlo-comando e sinalização de via;

Controlo-comando e sinalização de bordo;

Material circulante; ou

*b)* De natureza funcional:

Exploração e gestão do tráfego;

Manutenção;

Aplicações telemáticas para os serviços de passageiros e de mercadorias.

2 — Descrição dos subsistemas — para cada subsistema ou parte de um subsistema, a lista dos componentes e dos aspetos ligados à interoperabilidade é proposta pela Agência Ferroviária da União Europeia (Agência) aquando da elaboração do projeto de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) pertinente. Sem prejuízo nem da determinação desses aspetos e componentes nem da ordem em que serão objeto de ETI, os subsistemas compreendem:

2.1 — Infraestrutura — a via, os aparelhos de mudança de via, as passagens de nível, as obras de arte (pontes, túneis, etc.), os elementos das estações associados ao sistema ferroviário (designadamente entradas, plataformas, zonas de acesso, instalações de serviço, instalações sanitárias e sistemas de informação, bem como os meios de acessibilidade destinados às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida de que estão dotados) e os equipamentos de segurança e de proteção.

2.2 — Energia — o sistema de eletrificação, incluindo as catenárias e o sistema de medição e contabilização do consumo de eletricidade de via.

2.3 — Controlo-comando e sinalização de via — todos os equipamentos de via necessários para garantir a segurança e para o comando e controlo da circulação dos comboios autorizados a circular na rede.

2.4 — Controlo-comando e sinalização de bordo — todos os equipamentos de bordo necessários para garantir a segurança e para o comando e controlo da circulação dos comboios autorizados a circular na rede.

2.5 — Exploração e gestão do tráfego:

Os procedimentos e os equipamentos conexos que permitem a exploração coerente dos diferentes subsistemas estruturais, quer em funcionamento normal quer em funcionamento degradado, incluindo, nomeadamente, a formação e a condução dos comboios e a planificação e gestão do tráfego;

As qualificações profissionais exigíveis para a prestação de qualquer tipo de serviço ferroviário.

2.6 — Aplicações telemáticas — de acordo com o anexo II, este subsistema abrange dois elementos:

a) As aplicações para os serviços de passageiros, designadamente os sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem, os sistemas de reserva e de pagamento, a gestão das bagagens e a gestão das correspondências ferroviárias e com outros modos de transporte;

b) As aplicações para os serviços de mercadorias, designadamente os sistemas de informação (acompanhamento em tempo real das mercadorias e dos comboios), os sistemas de triagem e de afetação, os sistemas de reserva, pagamento e faturação, a gestão das correspondências com outros modos de transporte e a produção de documentos eletrónicos de acompanhamento.

2.7 — Material circulante — a estrutura, o sistema de comando e controlo de todos os equipamentos do comboio, os dispositivos de captação de corrente elétrica, os órgãos de tração, o equipamento de transformação da energia, o equipamento de bordo de medição e contabilidade do consumo de eletricidade, o sistema de frenagem, os órgãos de acoplamento, os órgãos de rolamento (bogies, rodados, etc.) e suspensão, as portas, as interfaces homem/máquina (maquinista, pessoal de bordo e passageiros, incluindo os meios de acessibilidade destinados às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida), os dispositivos de segurança passivos e ativos e os dispositivos necessários à proteção da saúde dos passageiros e do pessoal de bordo.

2.8 — Manutenção — os procedimentos e os equipamentos conexos, as instalações logísticas de manutenção e as reservas para a manutenção corretiva e preventiva necessária para assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União Europeia e os desempenhos exigidos.

#### ANEXO IV

(a que se refere o n.º 1 do artigo 16.º)

##### **Procedimento de verificação «CE» dos subsistemas**

1 — Princípios gerais — a «verificação 'CE'» é o procedimento pelo qual o requerente, na aceção do artigo 16.º, demonstra que um subsistema satisfaz os requisitos do direito aplicável da União Europeia, bem como as regras pertinentes, e pode ser autorizado a entrar em serviço.

2 — Certificados de verificação emitidos por organismos notificados:

2.1 — Introdução — para efeitos do presente decreto-lei, a verificação à luz das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) é o procedimento pelo qual um organismo notificado verifica e atesta que um subsistema satisfaz as ETI pertinentes.

Esta definição não prejudica a obrigação do requerente de cumprir outros atos jurídicos da União Europeia aplicáveis, e eventuais verificações por organismos de avaliação exigidas por outras disposições.

2.2 — Declaração de verificação intermédia:

2.2.1 — Princípios — a pedido do requerente, a verificação pode incidir em partes do subsistema ou limitar-se a determinadas fases do procedimento de verificação. Nestes casos, os resultados da verificação podem ser documentados numa «declaração de verificação intermédia» (DVI), emitida pelo organismo notificado escolhido pelo requerente.

A DVI deve fazer referência à(s) ETI à luz da qual ou quais se avaliou a conformidade.

2.2.2 — Partes do subsistema — o requerente pode solicitar uma DVI para qualquer das partes em que decida subdividir o subsistema. Cada parte será examinada em todas as fases descritas no n.º 2.2.3.

2.2.3 — Fases do procedimento de verificação — o subsistema, ou partes do subsistema, deve ser examinado em cada uma das fases seguintes:

- a) Conceção global;
- b) Produção: construção, incluindo, designadamente, a execução das obras de engenharia civil, o fabrico, a montagem dos componentes e a regulação do conjunto;
- c) Ensaio final.

O requerente pode solicitar uma DVI na fase de projeto (incluindo os ensaios do tipo) e na fase de produção para todo o subsistema ou qualquer parte em que decida subdividi-lo (v. n.º 2.2.2).

2.3 — Certificado de verificação:

2.3.1 — Os organismos notificados responsáveis pela verificação avaliam o projeto, a produção e o ensaio final do subsistema e emitem o certificado de verificação destinado ao requerente, que, por seu turno, emite a declaração «CE» de verificação. O certificado de verificação deve fazer referência à(s) ETI à luz da qual ou quais se avaliou a conformidade.

Se não for avaliada a conformidade do subsistema com todas as ETI aplicáveis (e. g. em caso de derrogação, aplicação parcial de ETI por motivo de readaptação ou renovação, aplicação do período de transição previsto na ETI ou caso específico), o certificado de verificação deve indicar a referência exata da(s) ETI, ou suas partes, à luz da qual ou quais o organismo notificado não avaliou a conformidade do subsistema no quadro do procedimento de verificação.

2.3.2 — Caso tenham sido emitidas DVI, o organismo notificado responsável pela verificação do subsistema deve tê-las em conta e, antes de emitir o certificado de verificação:

- a) Verificar se as DVI contemplam corretamente os requisitos pertinentes da(s) ETI;
- b) Avaliar os aspetos não abrangidos pelas DVI; e
- c) Avaliar o ensaio final do subsistema.

2.3.3 — Em caso de modificação de um subsistema para o qual já foi emitido um certificado de verificação, o organismo notificado deve efetuar apenas as verificações e ensaios pertinentes e necessários, isto é, a avaliação deve incidir exclusivamente nas partes modificadas do subsistema e suas interfaces com as partes que não sofreram modificações.

2.3.4 — Cada organismo notificado envolvido na verificação de um subsistema deve organizar um processo, nos termos do n.º 4 do artigo 16.º, que abranja o âmbito das suas atividades.

2.4 — Processo técnico que acompanha a declaração «CE» de verificação — compete ao requerente compilar o processo técnico que deve acompanhar a declaração «CE» de verificação, o qual deve conter os seguintes elementos:

a) As características técnicas de projeto, designadamente os desenhos de conjunto e de pormenor que serviram para a execução, os esquemas dos sistemas elétricos e hidráulicos, os esquemas dos circuitos de comando, a descrição dos sistemas de tratamento de dados e dos sistemas automáticos, com um pormenor suficiente para documentar a verificação da conformidade efetuada, a documentação de exploração e manutenção, etc., respeitantes ao subsistema;

b) A relação dos componentes de interoperabilidade referidos na alínea d) do n.º 3 do artigo 5.º, incorporados no subsistema;

c) Os processos a que se refere o n.º 4 do artigo 16.º, organizados por cada organismo notificado envolvido na verificação do subsistema, os quais devem conter:

Cópia das declarações «CE» de verificação ou, se for o caso, de aptidão para utilização, emitidas para os componentes de interoperabilidade referidos na alínea d) do n.º 3 do artigo 5.º, acompanhadas, caso se justifique, das notas de cálculo correspondentes e de um exemplar dos relatórios dos ensaios e exames efetuados pelos organismos notificados com base nas especificações técnicas comuns;

A DVI que acompanha o certificado de verificação, se a houver, bem como o resultado da verificação da validade da DVI pelo organismo notificado;

O certificado de verificação, acompanhado das notas de cálculo correspondentes e assinado pelo organismo notificado responsável pela verificação, que atesta que o subsistema satisfaz os requisitos da(s) ETI pertinente(s) e especifica as eventuais reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas; o certificado deve igualmente ser acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados pelo organismo notificado no exercício das suas atribuições, especificadas nos n.ºs 2.5.2 e 2.5.3;

d) Os certificados de verificação emitidos de acordo com outros atos jurídicos da União Europeia;

e) Quando é exigida a verificação da integração segura, conforme previsto na alínea c) do n.º 4 do artigo 19.º e na alínea c) do n.º 3 do artigo 22.º, o processo técnico pertinente deve conter o(s) relatório(s) do avaliador sobre a aplicação dos métodos comuns de segurança para a avaliação dos riscos de acordo com a legislação aplicável à segurança ferroviária.

#### 2.5 — Monitorização pelos organismos notificados:

2.5.1 — O organismo notificado responsável por verificar a produção deve ter acesso permanente aos estaleiros, oficinas de produção e áreas de armazenamento e, caso se justifique, às instalações de prefabrico e de ensaio e, em geral, a todos os locais a que considere necessário ter acesso para o desempenho das suas atribuições. O requerente deve enviar ao organismo notificado todos os documentos úteis para o efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica respeitantes ao subsistema.

2.5.2 — O organismo notificado encarregado de verificar a aplicação deve executar auditorias periódicas para se certificar de que as disposições da(s) ETI pertinente(s) são implementadas. O relatório dessas auditorias deve depois ser entregue aos profissionais encarregados da realização. A presença do organismo notificado pode ser necessária em certas fases da obra.

2.5.3 — Além disso, o organismo notificado pode efetuar visitas sem aviso prévio ao estaleiro ou às oficinas de fabrico. Aquando dessas visitas, o organismo notificado pode executar auditorias completas ou parciais. O organismo notificado deve fornecer aos responsáveis pela execução o relatório de inspeção e, se for o caso, o relatório de auditoria.

2.5.4 — O organismo notificado deve estar em condições de verificar o subsistema em que está incorporado o componente de interoperabilidade considerado, de modo a determinar, se a ETI correspondente assim o exigir, a sua aptidão para utilização no meio ferroviário a que se destina.

2.6 — Apresentação — o requerente deve conservar um exemplar do processo técnico apenso à declaração «CE» de verificação durante toda a vida útil do subsistema. Deve ser enviada cópia do processo ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), ou à Agência, quando solicitado.

A documentação necessária para o pedido de autorização de entrada em serviço deve ser apresentada à autoridade do local para o qual se pretende a autorização. O IMT, I. P., ou a Agência podem requerer que uma ou várias partes dos documentos que acompanham o pedido lhe sejam apresentadas na sua própria língua.

2.7 — Publicação — cada organismo notificado deve publicar periodicamente as informações relevantes relativas a:

- a) Requerimentos de verificação e de DVI recebidos;
- b) Requerimentos de avaliação da conformidade e da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade;
- c) DVI emitidas e recusadas;
- d) Certificados de conformidade e certificados «CE» de aptidão para utilização emitidos e recusados;
- e) Certificados de verificação emitidos e recusados.



2.8 — Idioma — os processos e a correspondência relativos ao procedimento de verificação «CE» devem ser redigidos em língua portuguesa ou numa língua oficial da União Europeia aceite pelo requerente.

3 — Certificados de verificação emitidos por organismos designados:

3.1 — Introdução — nos casos em que se aplicam as regras nacionais, o procedimento de verificação consiste na verificação e certificação, por um organismo designado nos termos dos n.ºs 10 e 11 do artigo 16.º (doravante designado «organismo designado»), de que o subsistema satisfaz as regras nacionais notificadas nos termos do artigo 15.º para cada Estado-Membro em que seja autorizado a entrar em serviço.

3.2 — Certificado de verificação — o organismo designado emite o certificado de verificação destinado ao requerente.

O certificado deve conter a referência exata da regra ou regras nacionais à luz das quais o organismo designado avaliou a conformidade no quadro do procedimento de verificação.

Tratando-se de regras nacionais respeitantes aos subsistemas que integram um veículo, o organismo designado deve dividir o certificado em duas partes, uma das quais incluirá as referências das regras nacionais estritamente respeitantes à compatibilidade técnica do veículo com a rede e a segunda, todas as outras regras nacionais.

3.3 — Processo — o processo organizado pelo organismo designado e que acompanha o certificado de verificação emitido em caso de aplicação das regras nacionais deve ser incorporado no processo técnico apenso à declaração «CE» de verificação a que se refere o n.º 2.4 e conter os dados técnicos necessários para a avaliação da conformidade do subsistema com as regras nacionais.

3.4 — Idioma — os processos e a correspondência relativos ao procedimento de verificação «CE» devem ser redigidos em língua portuguesa ou numa língua oficial da União Europeia aceite pelo requerente.

4 — Verificação de partes do subsistema, nos termos do n.º 9 do artigo 16.º — caso deva ser emitido um certificado de verificação para determinadas partes de um subsistema, são aplicáveis, com as necessárias adaptações, às partes em causa as disposições do presente anexo.

113642817