

- d) Se situem em via rodoviária com um tráfego médio diário (TMD_R) superior a 2000, determinado de acordo com a alínea b) do n.º 2 e com n.º 3 do artigo 7.º do RPN;
- e) Que atravessem mais de duas vias férreas;
- f) Que se devam considerar de particular perigosidade, quer pelas características das vias ferroviária ou rodoviária onde se situam, quer pelo tipo de tráfego rodoviário ou de peões que as utilizam.

2 — O desenvolvimento dos programas é da responsabilidade dos organismos ou entidades proponentes previstas no n.º 1 do presente artigo. Em projectos específicos, poderão estabelecer-se acordos ou parcerias envolvendo organismos ou entidades da administração central, regional ou local, a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária e outras entidades públicas ou privadas.

3 — A repartição de encargos em projectos envolvendo dois ou mais organismos ou entidades públicas é fixada em despacho conjunto do Ministro das Finanças e dos ministros da tutela dos organismos envolvidos.

4 — A participação de entidades privadas deve ser sempre fundamentada e precedida de autorização ministerial.

Artigo 3.º

Novas urbanizações ou equipamentos colectivos

1 — O licenciamento de operações de loteamento, bem como a construção ou desenvolvimento de equipamentos de utilização colectiva, nas proximidades de PN implica a obrigação de construir atravessamentos desnivelados ao caminho de ferro e a supressão das PN existentes, sempre que o acesso às novas urbanizações ou equipamentos se faça através dessas PN.

2 — Os encargos resultantes do cumprimento da obrigação prevista no número anterior são suportados pelo titular do alvará de licenciamento ou pelo dono da obra.

Artigo 4.º

Utilização de terrenos necessários às obras de supressão de PN

1 — O pedido de aprovação administrativa dos projectos necessários para supressão de PN integrados em programas de supressão plurianuais deve incluir em anexo processo de declaração de utilidade pública com carácter de urgência da expropriação dos imóveis e direitos a eles inerentes, se tal for absolutamente necessário para a realização oportuna das obras.

2 — As passagens desniveladas e caminhos de ligação construídos por iniciativa da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária integram-se na rede rodoviária municipal, regional ou nacional, cabendo, respectivamente, à administração local, regional ou central a responsabilidade da beneficiação, manutenção e sinalização das mesmas.

3 — A realização de quaisquer obras em passagens desniveladas cuja estrutura tenha interferência com o caminho de ferro deve merecer o acordo prévio da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

4 — O disposto nos n.ºs 2 e 3 aplica-se às passagens desniveladas e caminhos de ligação existentes à data da entrada em vigor do presente Regulamento.

Artigo 5.º

Regulamento de Passagens de Nível

É aprovado o Regulamento de Passagens de Nível (RPN), o qual é publicado em anexo ao presente diploma, dele fazendo parte integrante.

Artigo 6.º

Norma transitória

1 — A reclassificação das PN existentes, em conformidade com o estipulado no artigo 9.º do novo Regulamento, deve estar concluída no prazo máximo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente diploma.

2 — A dotação das PN existentes com as características de visibilidade e com os equipamentos previstos no novo Regulamento será progressivamente efectuada pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, mediante plano de reconversão a aprovar pelo ministro da tutela, onde se definem as prioridades, meios e prazos para o efeito.

Artigo 7.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 156/81, de 9 de Junho.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Outubro de 1999. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 2 de Dezembro de 1999.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 8 de Dezembro de 1999.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANEXO

Regulamento de Passagens de Nível

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Definições legais

1 — Para efeitos do presente Regulamento, considera-se PN todo o cruzamento de nível da via pública ou privada com linhas ou ramais ferroviários.

2 — São públicas as PN situadas em vias do domínio público ou em vias do domínio privado quando abertas ao trânsito público.

3 — São particulares as PN estabelecidas para serviço exclusivo de prédios vizinhos do caminho de ferro, mediante licença concedida pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — Este Regulamento aplica-se a todas as PN, públicas ou particulares, com excepção das situações previstas nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo.

2 — Não ficam abrangidas por este Regulamento as PN:

- a) Situadas em linhas ou ramais particulares;
- b) Situadas em linhas de eléctricos e de outros transportes urbanos circulando sobre carris;
- c) Situadas em troços de caminho de ferro em que as linhas férreas estejam assentes em vias onde também circulem outros meios de transporte;
- d) Que se incluam em linhas ou ramais que não integrem a rede base ferroviária.

3 — Do mesmo modo, não ficam abrangidos por este Regulamento os acessos de nível entre plataformas destinadas ao serviço exclusivo das estações ou apeadeiros.

4 — As PN a que se referem as alíneas a) e d) do n.º 2 deste artigo devem ser objecto de regulamentação específica a aprovar pelo ministro da tutela.

Artigo 3.º

Prioridade e responsabilidade geral

1 — Os veículos ferroviários gozam de prioridade absoluta de passagem nas PN.

2 — Sempre que pretenda atravessar uma PN, o utente é obrigado a respeitar as prescrições da legislação rodoviária e do presente Regulamento, os avisos e sinais afixados nos lugares próprios e as ordens e instruções dadas pelos agentes da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

Artigo 4.º

Supressão de PN

1 — As PN públicas que possuam momento de circulação nulo, determinado de acordo com o artigo 7.º, e reconhecidamente não sejam utilizadas devem ser suprimidas pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, após dar conhecimento da intenção de supressão às câmaras municipais respectivas com antecedência não inferior a 30 dias.

2 — Existindo ou sendo viável o estabelecimento de caminhos de ligação, as PN públicas situadas até 700 m de outras PN ou de passagens desniveladas devem ser suprimidas pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária. Sempre que os trabalhos a realizar para o efeito ultrapassem os limites do domínio ferroviário, a intervenção deve ser efectuada em conformidade com parecer das respectivas câmaras municipais.

3 — As PN públicas que tenham passado a servir apenas um prédio devem ser suprimidas. Podem, no entanto, manter-se como particulares, desde que o usuário se conforme com as condições de utilização definidas pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária nos termos do capítulo III do presente Regulamento e caso não exista qualquer acesso alternativo.

4 — Verificando-se a existência de condições para a supressão ou reclassificação de PN e havendo oposição

a tal por parte da câmara municipal respectiva, pode, excepcionalmente e por tempo limitado, ser mantida a situação existente. Nesse caso, os encargos e demais responsabilidades resultantes da manutenção da PN são suportados pela câmara municipal.

5 — Para as situações de supressão previstas no n.º 2 deste artigo que venham a ocorrer após a entrada em vigor do presente Regulamento, o prazo máximo para concretização da supressão é de um ano após o estabelecimento dos caminhos de ligação ou entrada em funcionamento da passagem desnivelada que fundamenta a supressão.

Artigo 5.º

Beneficiação ou reconstrução de vias rodoviárias

Os trabalhos de beneficiação ou reconstrução de estradas ou outras vias rodoviárias que atravessem linhas férreas não podem ser implementados sem que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária dê parecer favorável às soluções preconizadas para as passagens de nível afectadas. Do mesmo modo, a execução dos trabalhos deve ser acordada previamente com a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

Artigo 6.º

Linhas de elevada velocidade

Nos troços de linha férrea em que se estabeleçam para os comboios velocidades superiores a 140 km/hora não é permitida a existência de PN, a não ser por tempo limitado previamente fixado e que seja adoptado o regime especial de segurança em PN a que se refere o n.º 8 do artigo 12.º, não podendo em caso algum ser ultrapassado o limite de 160 km/hora.

Artigo 7.º

Momento de circulação

1 — Entende-se por momento de circulação (MC) de uma PN o produto do tráfego médio diário ferroviário (TMD_F) pelo tráfego médio diário rodoviário (TMD_R) que passam nessa PN.

2 — Para os efeitos do n.º 1 do presente artigo, entende-se por:

- a) TMD_F — número médio diário de circulações ferroviárias;
- b) TMD_R — número médio diário de veículos rodoviários, expresso em unidades de veículos ligeiros equivalentes (UVLE).

3 — Os coeficientes de conversão das diferentes classes e tipos de veículos em UVLE são estabelecidos caso a caso em função das características geométricas das vias e das características do tráfego, não podendo ser adoptados valores inferiores aos seguintes:

- a) Motociclos com ou sem carro lateral — 0,3;
- b) Automóveis ligeiros de passageiros ou de mercadorias com ou sem reboque — 1;
- c) Pesados de passageiros — 2;
- d) Pesados de mercadorias — 3;
- e) Veículos agrícolas e máquinas industriais — 3;
- f) Pesados com reboque — 4.

Artigo 8.º

Visibilidade

1 — Entende-se por distância de visibilidade a máxima extensão a que os veículos ferroviários podem ser avistados em toda a sua altura acima de 1,5 m em relação ao plano de rolamento por condutor de veículo rodoviário colocado na posição indicada no n.º 3 deste artigo.

2 — Define-se distância de visibilidade mínima (DV), expressa em metros, o valor obtido pela multiplicação do coeficiente 3,5 por V , sendo V a velocidade máxima permitida aos comboios no troço de via onde se localiza a PN, expressa em quilómetros/hora.

3 — As distâncias de visibilidade determinam-se para cada um dos sentidos do tráfego ferroviário e rodoviário, medem-se sobre o eixo da linha férrea a partir do ponto de intersecção do eixo da via ferroviária com o da via rodoviária e referem-se a um observador colocado no local determinado pela sinalização a que refere o n.º 2 do artigo 10.º, cujo plano de visão se situa a uma altura compreendida entre 1 m e 2,5 m em relação à estrada.

4 — Junto às PN do tipo D, conforme definidas no n.º 5 do artigo 9.º, há obrigatoriamente uma zona de visibilidade, na qual não pode existir qualquer construção ou vegetação que impeça que os veículos ferroviários ali sejam continuamente vistos em toda a sua altura acima de 1,5 m em relação ao plano de rolamento por condutor de veículo rodoviário colocado na posição indicada no n.º 3.

5 — A zona de visibilidade a que se refere o número anterior é constituída pela reunião de quatro triângulos, dois para cada lado da linha férrea, em correlação com cada um dos sentidos normais da circulação ferroviária e rodoviária, determinados em função da distância de visibilidade mínima definida no n.º 2 do presente artigo, conforme figura 1.

6 — Quando a PN se localizar num troço de via férrea em curva, a área da zona de visibilidade corresponde à degeneração dos triângulos definidos no n.º 5, de acordo com o desenvolvimento da curva, tendo em vista a garantia de visibilidade contínua do comboio na aproximação à PN.

7 — Se para adequar as condições de visibilidade de uma PN às condições deste Regulamento a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária necessitar de proceder à demolição de construções ou obras, corte de árvores ou vegetações, deverá notificar os proprietários ou possuidores com a antecedência mínima de 20 dias, indemnizando por aquelas intervenções os que comprovem o seu direito, sendo a indemnização fixada por acordo entre os interessados e a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária ou, na falta de acordo, por arbitragem, sem prejuízo do direito de recurso nos termos da lei processual civil.

8 — A fim de assegurar a manutenção das condições de visibilidade mínima junto às PN de tipo D, os proprietários ou possuidores dos terrenos não podem praticar quaisquer actos que prejudiquem a visibilidade, designadamente plantar árvores ou outra vegetação, construir muros ou outras edificações, escavações ou aterros, sem que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária dê parecer favorável.

9 — À entidade gestora da infra-estrutura ferroviária compete assegurar a manutenção da visibilidade mínima considerada necessária, notificando para esse fim os proprietários ou possuidores dos terrenos afectados pela

servidão para que procedam à demolição de obras indevidamente efectuadas, ao corte de árvores ou de outra vegetação e à remoção de outros obstáculos indevidamente colocados.

10 — Os proprietários ou possuidores devem executar os trabalhos para que foram notificados no prazo de 30 dias ou de 60 dias, no caso de se tratar de demolições, findo o qual pode a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária proceder à execução dos trabalhos, cabendo aos proprietários ou possuidores suportar o custo dos mesmos, sendo conferido ao respectivo documento de despesa força de título executivo.

CAPÍTULO II

Das PN públicas

Artigo 9.º

Classificação de PN

1 — Atendendo à composição dos tráfegos ferroviário e rodoviário, bem como as características das vias ferroviária e rodoviária, as PN públicas classificam-se em A, B, C, D e de peões.

2 — São de tipo A as PN:

- a) Com momento de circulação igual ou superior a 24 000;
- b) Com momento de circulação igual ou superior a 10 000 e inferior a 24 000, situadas em troços de linha onde a velocidade das circulações ferroviárias mais rápidas seja superior a 120 km/hora.

3 — São de tipo B as PN:

- a) Com momento de circulação igual ou superior a 10 000 e inferior a 24 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora;
- b) Com momento de circulação inferior a 10 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja superior a 120 km/hora;
- c) Com momento de circulação igual ou superior a 5000 e inferior a 10 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja superior a 50 km/hora.

4 — São de tipo C as PN:

- a) Com momento de circulação igual ou superior a 5000 e inferior a 10 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 50 km/hora;
- b) Com momento de circulação igual ou superior a 3000 e inferior a 5000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora;
- c) Com momento de circulação inferior a 3000 e que não possuam visibilidade igual ou superior à distância de visibilidade mínima, determinada de acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 8.º, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora;

- d) Com momento de circulação inferior a 3000, situadas em troços de linha em que a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora e com TMD_F igual ou superior a 50.

5 — São de tipo D as PN com momento de circulação inferior a 3000 e TMD_F inferior a 50, que possuam distância de visibilidade igual ou superior à mínima em todos os sentidos de circulação considerados e que estejam situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora.

6 — São de peões as PN exclusivamente destinadas à passagem de peões.

Artigo 10.º

Sinalização

1 — A sinalização das vias públicas na aproximação às PN compete às entidades mencionadas na legislação rodoviária, devendo, no entanto, ser objecto de aprovação pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, e obedece às regras previstas na mesma legislação e à especificidade do presente Regulamento.

2 — A fim de melhorar as condições de segurança ferroviária e rodoviária no atravessamento das PN, devem, sempre que se justifique, ser utilizadas marcas rodoviárias acompanhadas de sinais de regulamentação de velocidade.

Artigo 11.º

Sinalização do trânsito e equipamentos de segurança

1 — Os sinais e equipamentos de segurança a utilizar em PN são os indicados, respectivamente, nos n.ºs 2 e 6 deste artigo.

2 — Sinais:

- a) Sinal constituído por uma luz circular vermelha intermitente ou por um sistema de duas luzes circulares vermelhas acendendo alternadamente, significando a obrigatoriedade de parar, conforme figura 2;
- b) Sinal constituído por um sistema de três luzes circulares com as cores vermelha, amarela e verde, a que correspondem os significados previstos na legislação rodoviária;
- c) Sinal constituído por um sistema de duas luzes circulares com as cores vermelha e amarela, a que correspondem os significados previstos na legislação rodoviária;
- d) Sinal constituído por uma luz circular vermelha intermitente, ou por um sistema de duas luzes circulares vermelhas acendendo alternadamente, significando a obrigatoriedade de parar, e por uma luz circular de cor branca lunar, intermitente ou fixa, significando autorização de passar, conforme figuras 3 e 4;
- e) Sinal sonoro, significando obrigatoriedade de parar;
- f) Sinais de local de PN sem guarda de uma e de duas ou mais vias — cruz de Santo André;
- g) Sinal de paragem obrigatória em cruzamentos ou entroncamentos — «STOP»;
- h) Outros sinais previstos na legislação rodoviária.

3 — Os sinais luminosos são colocados nas vias rodoviárias próximo das PN, em local que garanta boa visibilidade e do lado direito do sentido do trânsito a que respeitam, podendo, quando justificado, ser repetidos do lado esquerdo ou por cima em suporte adequado.

4 — Os sinais de perigo indicando o local de PN sem guarda ou o eventual sinal de paragem obrigatória na proximidade imediata de PN sem barreiras ou meias barreiras são colocados do lado direito da via rodoviária no sentido do trânsito a que respeitam e à distância de 5 m do carril mais próximo podendo, quando justificado, esta distância ser reduzida, mas nunca para menos de 3,5 m.

5 — Os sinais sonoros devem estar instalados nos mesmos suportes dos sinais luminosos.

6 — Barreiras completas ou meias barreiras, de funcionamento manual ou automático.

7 — As barreiras completas, com excepção das constituídas por correntes, e as meias barreiras são pintadas de branco ou listadas de vermelho e branco ou de vermelho e amarelo, devendo as correntes ou barreiras pintadas apenas de branco ser complementadas com um alvo vermelho ao centro para melhor as assinalar.

Artigo 12.º

Equipamento por tipo de PN

1 — As PN de tipo A, B e C são guarnecidas e dotadas de equipamentos de comando manual ou, em alternativa ao guarnecimento, equipadas com dispositivos de segurança de comando automático com as seguintes características:

- a) PN de tipo A: barreiras ou meias barreiras e sinalização prevista no n.º 2 do presente artigo;
- b) PN de tipo B: barreiras ou meias barreiras e sinalização prevista no n.º 3 do presente artigo;
- c) PN de tipo C: sinalização prevista no n.º 4 do presente artigo.

2 — As PN do tipo A que estejam equipadas com barreiras ou meias barreiras, de comando automático ou manual a distância donde não sejam visíveis, têm a sinalização luminosa prevista na alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º, a qual pode ser completada ou substituída pela prevista nas alíneas b) ou c) do mesmo número. Complementarmente, pode instalar-se sinalização sonora. Nas PN deste tipo com comando manual no local dispensa-se a sinalização luminosa e sonora.

3 — O disposto no número anterior aplica-se às PN do tipo B, não sendo, porém, permitida a substituição do sinal da alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º pelos sinais descritos nas alíneas b) ou c) do mesmo número, podendo estes sinais apenas ser utilizados como complemento no caso de existir sinalização rodoviária luminosa antes da PN.

4 — As PN do tipo C devem ser equipadas com o sinal previsto na alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º ou os constantes das alíneas d) e f) do mesmo número, facultativamente completados com sinais sonoros. Esta sinalização pode ser completada ou substituída por um dos sistemas de duas ou de três luzes circulares previstos nas alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 11.º, se pouco

antes da PN existir sinalização rodoviária luminosa. Em caminhos de terra com reduzida circulação rodoviária podem ser utilizados apenas sinais sonoros.

5 — As PN do tipo D têm o sinal previsto na alínea f) do n.º 2 do artigo 11.º e, facultativamente, o previsto na alínea g) do mesmo número, salvo quando se trate de estradas nacionais, regionais ou municipais, em que têm obrigatoriamente os referidos sinais, colocados no mesmo suporte, conforme figura 5, e ainda, marcada no pavimento, uma linha de paragem com a inscrição «STOP».

6 — Sempre que possível, deve existir nas vias rodoviárias na aproximação à PN um separador central ou uma linha longitudinal contínua marcada no pavimento a separar os sentidos de circulação e ainda ser marcada uma linha de paragem para o tráfego rodoviário.

7 — As PN de peões são equipadas com placa com a indicação «Pare, escute e olhe» e, quando se justifique, com labirinto ou com sinalização luminosa ou sonora, conforme figura 6.

8 — Em PN incluídas em troços de linha férrea onde se estabeleçam velocidades superiores a 140 km/hora deve ser adoptado um regime especial de segurança por recurso à utilização simultânea dos dispositivos de comando automático determinados no presente artigo para as PN de tipo A ou B e de dispositivos de detecção automática de obstáculos ou de guarnecimento.

Artigo 13.º

Reclassificação

1 — A entidade gestora da infra-estrutura ferroviária deve verificar a correcta classificação de cada PN com intervalos de tempo não superiores a cinco anos e sempre que as circunstâncias o aconselharem, designadamente por alteração das condições de circulação ferroviária ou rodoviária e a pedido das autarquias.

2 — A análise a realizar para os efeitos previstos no n.º 1 deste artigo deve incluir uma previsão dos volumes de tráfego até ao ano horizonte, que, sem prejuízo da possibilidade de utilização de modelos de previsão mais poderosos, deve basear-se em contagens e na análise da tendência de crescimento do tráfego e do desenvolvimento urbano.

Artigo 14.º

Início do fecho das PN

1 — As PN dos tipos A, B ou C devem ser fechadas, relativamente à passagem de cada circulação ferroviária, com a antecedência mínima seguinte:

- a) Vinte segundos, as PN do tipo C automático;
- b) Vinte e cinco segundos, as PN do tipo B automático e as do tipo A, B ou C comandadas em conjugação com sinais ferroviários;
- c) Sessenta segundos, as PN dos tipos A, B ou C com barreiras de comando manual e com sinais rodoviários automáticos;
- d) Noventa segundos, as PN dos tipos A, B ou C com barreiras de comando manual e anúncio automático de aproximação de circulação ferroviária aos guardas das PN;

- e) Cinco ou dez minutos, consoante a intensidade dos tráfegos ferroviário e rodoviário, as restantes PN dos tipos A, B e C, desde que não se trate de manobras, caso em que podem ser fechadas com a antecedência estritamente necessária.

2 — Para os efeitos do presente Regulamento, a PN considera-se fechada a partir do momento em que os sinais rodoviários luminosos ou sonoros indiquem proibição de atravessamento.

Artigo 15.º

Telefones

1 — As PN dos tipos A, B e C, desde que guarnecidas, são dotadas de telefone para uso do respectivo pessoal.

2 — As PN dos tipos A, B e C desguarnecidas podem ser dotadas com telefone apropriado, para uso do público em caso de emergência. O mesmo telefone pode ser utilizado nas PN guarnecidas à distância, para solicitar autorização de passagem.

3 — Os telefones instalados para uso do público são devidamente sinalizados e devem dispor de instruções necessárias para a sua utilização.

Artigo 16.º

Regime de funcionamento

1 — Quanto ao regime de funcionamento, as PN dos tipos A, B e C, desde que guarnecidas, classificam-se em:

- a) Normalmente abertas;
- b) Normalmente fechadas;
- c) Temporariamente abertas;
- d) Temporariamente fechadas.

2 — Consideram-se normalmente abertas as PN que asseguram a continuidade do tráfego rodoviário com interrupções somente nos períodos de aproximação e passagem de circulações ferroviárias.

3 — Consideram-se normalmente fechadas as PN que somente se abrem a pedido dos utentes, para possibilitar, quando não haja perigo, a circulação rodoviária.

4 — Consideram-se temporariamente abertas as PN que durante períodos perfeitamente definidos permanecem ininterruptamente abertas ao tráfego rodoviário.

5 — Consideram-se temporariamente fechadas as PN que durante certos períodos, devidamente assinalados nos respectivos acessos, estão encerradas ao tráfego rodoviário.

6 — Os períodos de abertura ou encerramento podem corresponder a parte ou partes do dia ou do ano, isolada ou cumulativamente.

Artigo 17.º

Itinerários de alternativa

Nas PN dos tipos A, B e C desguarnecidas e naquelas em que o regime de funcionamento seja o de temporariamente fechadas deve haver indicação dos itinerários de alternativa.

Artigo 18.º

Guarnecimento

1 — As PN são consideradas em regime de guarnecimento quando dotadas de pessoal, privativo da PN ou não, no próprio local ou à distância.

2 — São guarnecidas as PN dos tipos A, B e C, quando forem de comando manual, no local ou à distância, sem prejuízo do disposto no n.º 8 do artigo 12.º

3 — O guarnecimento não é, no entanto, necessário durante os períodos em que as PN estejam temporariamente abertas ou temporariamente fechadas ou quando os comboios parem obrigatoriamente imediatamente antes da PN.

Artigo 19.º

Desguarnecimento

São desguarnecidas as seguintes PN:

- a) Tipo D;
- b) Tipos A, B e C, quando dotadas dos equipamentos de segurança de comando automático estabelecidos neste Regulamento para o respectivo tipo;
- c) As destinadas exclusivamente à passagem de peões.

Artigo 20.º

Deveres da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária e dos seus agentes

1 — São deveres da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária:

- a) Manter em bom funcionamento os equipamentos das PN, acorrendo com a maior celeridade às reparações das avarias que eventualmente se verifiquem;
- b) Obrigar a manter livre de obstáculos a zona de visibilidade referida no artigo 8.º

2 — São deveres dos agentes da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária que guarnecem as PN:

- a) Manterem-se no respectivo local de trabalho de forma atenta e vigilante, só o devendo abandonar após terminado o período de guarnecimento e verificada a sua substituição;
- b) Manobrar e fazer funcionar, quando for caso disso, os equipamentos das PN;
- c) Dar conhecimento aos seus superiores de todas as infracções praticadas pelos utentes das PN, descrevendo pormenorizadamente as infracções cometidas e fornecendo todos os elementos de identificação dos infractores de que tenha conhecimento;
- d) Cumprir todas as instruções e regulamentos relativos ao seu serviço.

Artigo 21.º

Deveres das empresas de transporte ferroviário e dos seus agentes

São deveres das empresas de transporte ferroviário e dos seus agentes:

- a) Respeitar a sinalização ferroviária existente, bem como as normas e procedimentos em vigor referentes à circulação de comboios;
- b) Cumprir as ordens dos agentes da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, ainda que sob a forma de sinais, desde que transmitidas em conformidade com as normas e procedimentos em vigor;

- c) Accionar os sinais sonoros do material circulante quando da aproximação às PN;
- d) Transmitir à entidade gestora da infra-estrutura ferroviária quaisquer factos observados em PN que possam afectar a segurança de pessoas e bens;
- e) Em situações de ocupação indevida das PN, avaria dos equipamentos de segurança ou de outra qualquer anormalidade verificada, adoptar de imediato procedimentos que evitem a ocorrência de acidente ou lhe reduzam a gravidade.

Artigo 22.º

Deveres dos utentes

1 — Os utentes das PN públicas só devem proceder ao atravessamento destas depois de terem tomado todas as precauções para o poderem fazer sem perigo, quer para si quer para terceiros.

2 — O atravessamento só pode fazer-se nas seguintes condições:

- a) Se a PN estiver munida apenas de sinalização luminosa e ou sonora, quando não houver sinal indicativo de impedimento e o utente tiver tomado as precauções necessárias para se assegurar que não se aproxima qualquer circulação ferroviária;
- b) Se a PN tiver barreiras completas ou meias barreiras, quando estas se encontrem completamente abertas;
- c) Se a PN estiver munida de sinalização luminosa e ou sonora e barreiras completas ou meias barreiras, quando nenhum destes elementos der indicação impeditiva;
- d) Se a PN dispuser de entrada destinada a peões, quando esta estiver franqueada e o utente tiver tomado as precauções necessárias para o poder fazer sem perigo;
- e) Se a PN não estiver munida de sinalização luminosa e ou sonora nem de barreiras completas ou meias barreiras, quando o utilizador tiver tomado as precauções necessárias para se assegurar que não se aproxima qualquer circulação ferroviária.

3 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, é, em especial, proibido aos utentes:

- a) Entrar nas PN quando lhes seja apresentada indicação de proibição, quer pela sinalização, quer pelos agentes ferroviários em serviço nas PN;
- b) Entrar nas PN sem que a respectiva saída esteja livre;
- c) Utilizar, sem autorização escrita da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, o interior das PN para acesso de viaturas a estabelecimentos, residências, parques ou outras instalações adjacentes;
- d) Abrir, escalar ou arrombar vedações, barreiras ou quaisquer outros equipamentos instalados nas PN;
- e) Demorar mais de dez segundos a atravessar as PN, excepto em caso de situação anormal e de cuja ocorrência não lhe seja imputável responsabilidade;

- f) Atravessar as PN, se a altura do veículo conjugada com o afastamento entre eixos ou a disposição da carga puder provocar apoio nas lombas das PN;
- g) Proceder a ultrapassagens imediatamente antes e no interior das PN, excepto se na faixa de rodagem forem possíveis duas ou mais filas de trânsito no mesmo sentido e desde que a ultrapassagem se não faça pela parte da faixa de rodagem destinada ao trânsito em sentido oposto;
- h) Inverter o sentido de marcha;
- i) Efectuar manobra de marcha-atrás sem prejuízo do que a este respeito se dispõe no Código da Estrada;
- j) Parar ou estacionar dentro das PN;
- k) Estacionar a menos de 10 m para um e outro lado das PN;
- l) Iniciar o atravessamento da PN, ainda que a sinalização lho permita, sem se certificar que a intensidade do trânsito não o obriga a imobilizar o veículo sobre ela.

4 — Os utentes são obrigados a:

- a) Ceder passagem aos veículos que saem das PN;
- b) Acatar prontamente as instruções que sejam dadas pelos agentes ferroviários em serviço nas PN e, bem assim, todas as demais prescrições;
- c) Em caso de imobilização forçada de veículo ou animal ou de queda da respectiva carga numa PN, o respectivo condutor deve promover a sua imediata remoção ou, não sendo esta possível, tomar as medidas necessárias para que os condutores dos veículos ferroviários que se aproximem se possam aperceber da presença do obstáculo;
- d) Adoptar uma velocidade especialmente moderada no atravessamento das PN;
- e) Utilizar luzes de cruzamento, médios, na aproximação de PN fechada, sempre que, de acordo com o previsto no Código da Estrada, seja obrigatória a utilização de dispositivos de sinalização luminosa e de iluminação;
- f) Utilizar luzes de presença, mínimos, enquanto aguarda a abertura de PN fechada, sempre que, de acordo com o previsto no Código da Estrada, seja obrigatória a utilização de dispositivos de sinalização luminosa e de iluminação.

5 — Nas PN dotadas de telefone para uso do público, os utentes só podem utilizá-lo para participar situações de perigo, pedir informações ou assistência ou solicitar autorização de passagem, quando for caso disso.

Artigo 23.º

Veículos especiais

1 — Os veículos cujas características não permitam a sua circulação sem medidas de segurança face ao Código da Estrada só podem atravessar as PN mediante autorização especial da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

2 — Na autorização deve indicar-se o dia, hora, local e condições de atravessamento.

CAPÍTULO III

Das PN particulares

Artigo 24.º

Condicionamentos

1 — As PN particulares podem resultar:

- a) De licença de atravessamento passada pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária;
- b) De compromisso assumido por ocasião da construção da via férrea, cujo direito de servidão tenha sido comprovado.

2 — As PN a que se refere a alínea a) do número anterior regem-se pelo estabelecido no presente Regulamento e pelos termos e natureza da licença.

3 — As PN a que se refere a alínea b) têm o regime que o título constitutivo e a lei prescrevem para o direito de servidão.

4 — Pela emissão da licença será devida a taxa praticada pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

5 — São de conta e risco do titular da licença todas as obras que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária julgar necessárias para a emissão da licença, bem como todas as obras de manutenção, conservação e reparação da PN.

6 — São extintas as servidões e suprimidas as respectivas PN particulares sempre que:

- a) Existindo ou constituindo-se outros acessos alternativos ao prédio dominante, aquelas se situem a menos de 700 m de outras PN ou de passagens desniveladas;
- b) O prédio dominante seja loteado ou por outra forma urbanizado, salvo se, no caso de loteamento ou urbanizações parciais, se mantiver a necessidade de servidão para a parte do prédio dominante não loteada ou urbanizada.

7 — A requerimento fundamentado da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, poderão ser judicialmente consideradas extintas as servidões e suprimidas as respectivas PN particulares que, por razões diversas das constantes do número anterior, se tornem desnecessárias ao prédio dominante.

Artigo 25.º

Segurança

1 — As PN particulares devem estar dotadas de obstáculos físicos fechados a cadeado e demais requisitos de segurança que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária venha a considerar necessários.

2 — Nos troços com velocidade ferroviária superior a 120 km/hora, as PN particulares, para além do equipamento indicado no n.º 1, devem também estar equipadas com sinalização automática luminosa ou sonora ou telefone.

Artigo 26.º

Deveres dos utentes

1 — Os utentes das PN particulares ficam obrigados a observar o disposto no artigo 22.º, sem prejuízo da responsabilidade do titular da licença ou direito de ser-

vidão por incumprimento das obrigações a que está sujeito no que respeita às normas de segurança fixadas neste Regulamento e nos termos da licença concedida.

2 — Os titulares das licenças ou direito de servidão, além de sujeitos ao regime estabelecido no número anterior, devem:

- a) Respeitar integralmente todas as prescrições constantes dos respectivos títulos;
- b) Proceder à vigilância das PN de forma que o atravessamento se faça sempre com inteira segurança e custear as despesas da sua conservação.

CAPÍTULO IV

Responsabilidade civil

Artigo 27.º

Responsabilidade da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária

1 — Em caso de acidente ocorrido no atravessamento de PN pública por peão, veículo ou animal, a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária é obrigada a indemnizar a empresa de transporte ferroviário, os utentes e ou terceiros pelos danos causados, sempre que se verifique que a causa do acidente resulta directamente de falha ou omissão de algum dos seus agentes ou sistemas de segurança, designadamente nos seguintes casos e condições:

- a) Tratando-se de PN equipada com barreiras completas ou meias barreiras, de funcionamento manual ou automático, quando estas se encontrem indevidamente abertas ou o forem espontaneamente por pessoal da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária;
- b) Tratando-se de PN equipada com barreiras completas ou meias barreiras e sinalização luminosa e ou sonora, quando nenhum destes elementos der indicação impeditiva de atravessamento;
- c) Tratando-se de PN equipada com sinalização luminosa e ou sonora, quando nenhum dos sinais der indicação impeditiva de atravessamento;
- d) Tratando-se de PN do tipo D, se não possuir as condições de visibilidade mínimas exigidas no presente Regulamento;
- e) Em caso de a PN se encontrar fechada e ter sido aberta por agente da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária a pedido de quem pretenda passar.

2 — Os acidentes ocorridos em PN são comunicados pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária à entidade administrativa competente, que deve instruir os processos e manter registo estatístico devidamente actualizado.

Artigo 28.º

Responsabilidade das empresas de transporte ferroviário

Em caso de acidente, as empresas de transporte ferroviário respondem, nos termos da lei, pelos danos causados à entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, seus agentes e a terceiros se o acidente resultar direc-

tamente do não cumprimento de qualquer norma ou procedimento a que se encontrem obrigados ou de falha dos sistemas de segurança das composições ferroviárias.

Artigo 29.º

Responsabilidade dos utentes

1 — Os utentes das PN respondem pelos danos causados à entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, às empresas de transporte ferroviário e a terceiros, nos termos da lei geral sobre a responsabilidade civil.

2 — Se o acidente tiver ocorrido em PN particular, a obrigação de indemnização a que se refere o n.º 1 do artigo 27.º recai sobre o titular da licença de passagem ou do direito de servidão.

CAPÍTULO V

Contra-ordenações

Artigo 30.º

Legislação aplicável

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal que a cada caso couber e do disposto na legislação rodoviária quanto a infracções às normas relativas ao atravessamento de PN, as infracções às disposições deste Regulamento têm a natureza de contra-ordenações e são sancionadas e processadas nos termos da respectiva lei geral com as adaptações constantes deste Regulamento.

2 — Nas contra-ordenações previstas neste Regulamento a negligência é sempre punível.

Artigo 31.º

Auto de notícia

1 — Sem prejuízo do disposto na legislação aplicável, as entidades fiscalizadoras devem levantar auto das infracções verificadas e enviá-lo à entidade administrativa competente em razão da matéria, para instrução e aplicação da respectiva coima.

2 — São entidades fiscalizadoras a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária e as fixadas na legislação rodoviária.

Artigo 32.º

Coimas

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil pelos danos eventualmente causados, são punidas as seguintes infracções:

- a) Ao disposto nas alíneas *j)* e *k)* do n.º 3 do artigo 22.º e nas alíneas *e)* e *f)* do n.º 4 do mesmo artigo, com coima mínima de 5000\$ e máxima de 25 000\$;
- b) Ao disposto nas alíneas *c)* e *e)* do n.º 3 do artigo 22.º e na alínea *d)* do n.º 4 do mesmo artigo, com coima mínima de 10 000\$ e máxima de 50 000\$;
- c) Ao disposto nas alíneas *a)*, *b)*, *d)*, *f)*, *g)*, *h)*, *i)* e *l)* do n.º 3 do artigo 22.º e nas alíneas *a)*, *b)* e *c)* do n.º 4 do mesmo artigo, com coima mínima de 20 000\$ e máxima de 100 000\$;
- d) Ao disposto no artigo 23.º, com coima mínima de 100 000\$ e máxima de 500 000\$.

2 — A não execução de trabalhos no prazo fixado pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária nos termos do n.º 10 do artigo 8.º é punida com coima mínima de 20 000\$ e máxima de 100 000\$.

Artigo 33.º

Produto das coimas

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

- a) 10 % para a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária;
- b) 10 % para a entidade que instruiu o processo;
- c) 20 % para a entidade que aplicou a coima;
- d) 60 % para os cofres do Estado.

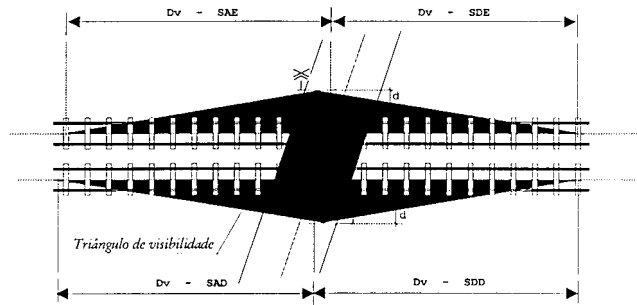


FIGURA 1

Legenda:

- Dv - Distância de visibilidade mínima
- SAE - Sentido Ascendente Esquerdo
- SAD - Sentido Ascendente Direito
- SDE - Sentido Descendente Esquerdo
- SDD - Sentido Descendente Direito
- d ≥ 5,00 m (excepcionalmente 3,50 m)

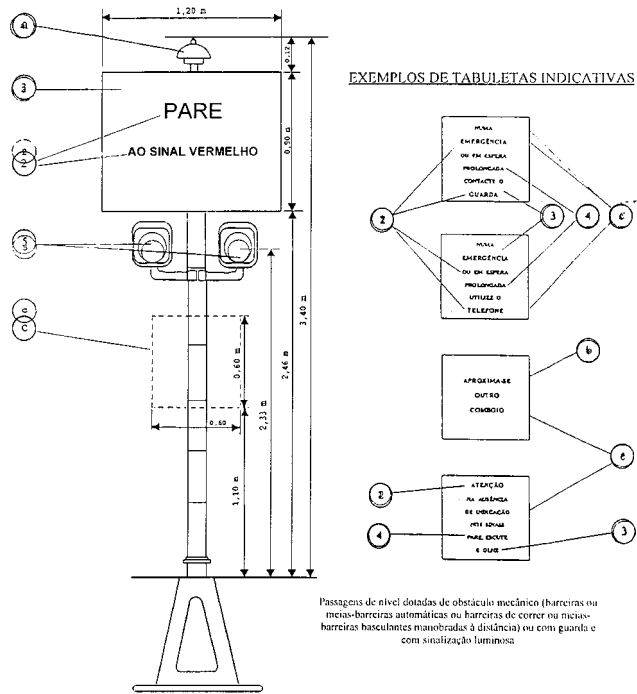


FIGURA 2

Legenda:

- 1 - Branco reflector
- 2 - Vermelho reflector
- 3 - Amarelo não reflector
- 4 - Azul reflector
- 5 - Vermelhos intermitente
- 6 - Branco-luzar
- a - Facultativa
- b - Tabuleta facultativa e iluminável
- c - Tabuleta facultativa com indicações úteis para os utilizadores

Notas:

- A tabuleta "Pare ao sinal vermelho" pode também ser montada sob a lanterna.
- Podem ser utilizadas protecções anti-vidro que não prejudiquem a percepção, como por exemplo redes de malha adequada.

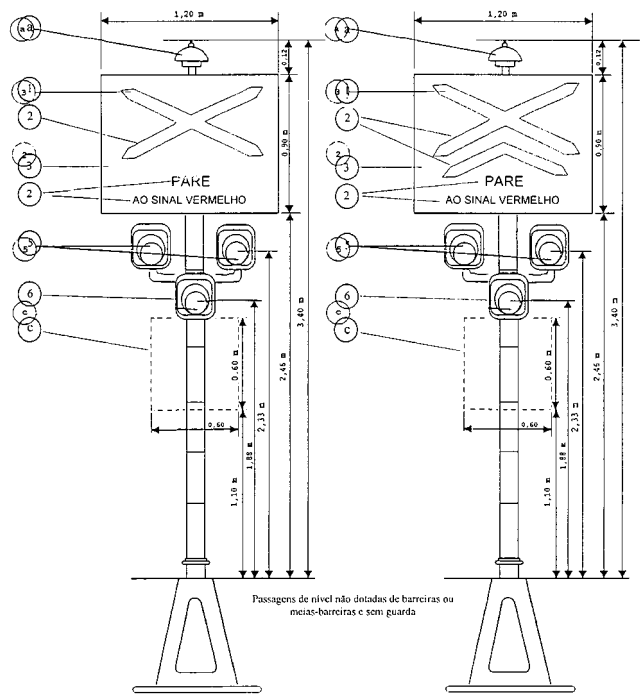


FIGURA 3

FIGURA 4

Legenda:

- 1 - Branco reflector
- 2 - Vermelho reflector
- 3 - Amarelo não reflector
- 4 - Azul reflector
- 5 - Vermelhos intermitente
- 6 - Branco-luzar
- a - Facultativa
- b - Tabuleta facultativa e iluminável
- c - Tabuleta facultativa com indicações úteis para os utilizadores

Notas:

- A tabuleta "Pare ao sinal vermelho" pode também ser montada sob a lanterna.
- Podem ser utilizadas protecções anti-vidro que não prejudiquem a percepção, como por exemplo redes de malha adequada.

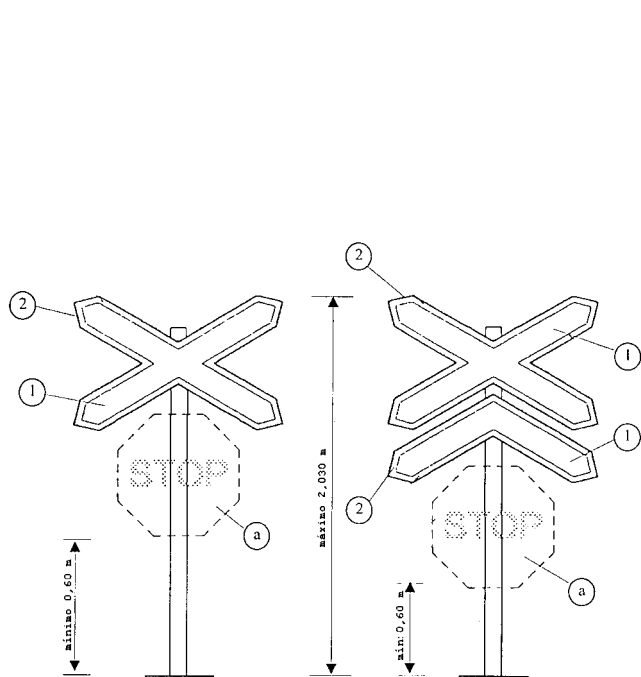


FIGURA 5

Legenda:

- 1 - Branco reflector
- 2 - Vermelho reflector
- a - Sinal de STOP (facultativo)

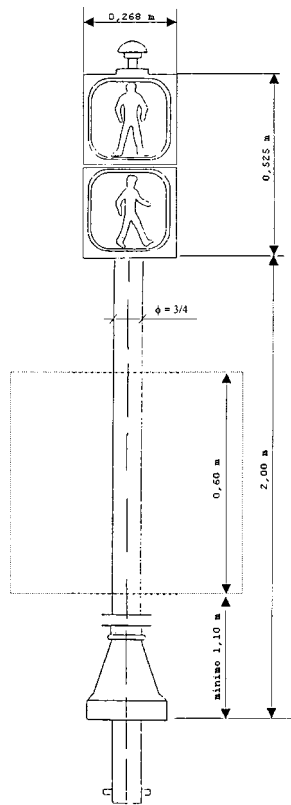
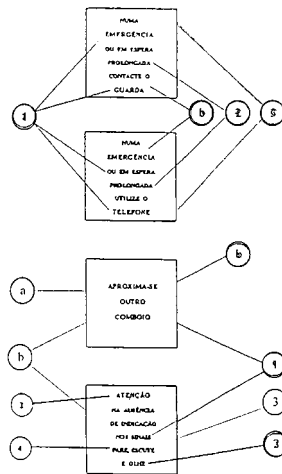


FIGURA 6

Legenda:
 1 - Verselheis reflector
 2 - Antarelho não reflector
 3 - Anel reflector
 a - Tabuleta facultativa, transparente e iluminável
 b - Tabuleta facultativa com iluminação própria

EXEMPLOS DE TABULETAS INDICATIVAS



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Acórdão n.º 630/99 — Processo n.º 455/99

Acordam no Plenário do Tribunal Constitucional:

1 — O Provedor de Justiça requer ao Tribunal Constitucional, nos termos do artigo 281.º, n.º 2, alínea d), da Constituição da República Portuguesa (CRP), a fiscalização abstracta sucessiva da constitucionalidade das normas contidas nos artigos 13.º, n.º 3, e 14.º, n.º 2, do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA), na redacção constante da Lei n.º 39/80, de 5 de Agosto, e na numeração da Lei n.º 61/98, de 27 de Agosto.

O pedido é fundamentado nos seguintes termos:

«1.º O artigo 13.º, n.º 3, do EPARAA prevê a existência de dois círculos adicionais para a eleição da Assembleia Legislativa Regional, um correspondendo aos ‘açorianos’ residentes noutras parcelas do território português e outro aos residentes no estrangeiro, cada um elegendo um deputado.

2.º O artigo 14.º, n.º 2, por sua vez, define que são eleitores naqueles círculos, ou seja, são ‘açorianos’ os cidadãos portugueses residentes na área em causa e que tenham nascido no território da Região Autónoma.

3.º Faz-se assim participar na identificação do âmbito subjectivo de uma pessoa colectiva de população e território não o critério da residência mas sim o da naturalidade, com a criação de um arremedo de dupla cidadania.

4.º Normas idênticas constavam da Lei Eleitoral para a Assembleia Legislativa Regional dos Açores (Decreto-Lei n.º 267/80, de 8 de Agosto), tendo sido declaradas inconstitucionais pela Resolução do Conselho da Revolução n.º 68/82 (*Diário da República*, 1.ª série, de 22 de Abril de 1982), com suporte em parecer no mesmo sentido da Comissão Constitucional (parecer n.º 11/82, publicado em *Pareceres da Comissão Constitucional*, 19.º vol., pp. 57 e segs.).

5.º Contudo, pelo princípio do pedido, não é possível estender a eficácia dessa declaração de inconstitucionalidade às normas constantes do EPARAA, apesar de ser evidente que a mesma *ratio decidendi* é aplicável em ambas as situações.

6.º Norma de idêntico alcance, em decreto que aprovava o Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, foi já objecto de uma pronúncia no sentido da inconstitucionalidade por esse Tribunal Constitucional, através do Acórdão n.º 1/91 (*Acórdãos do Tribunal Constitucional*, 18.º vol., pp. 7 e segs.), tirado em fiscalização preventiva, considerando violados os artigos 4.º, 6.º e 227.º, n.os 1 e 3 (hoje o 225.º), da Constituição, com argumentação que se acompanha e que aqui se tem como reproduzida.

7.º Além das normas constitucionais que o citado acórdão considera como violadas, julga-se ainda estar a ser infringido o princípio da igualdade, visto se estar perante a atribuição de direitos políticos em função do local de nascimento, sem que haja norma constitucional que tal permita.

8.º No mesmo sentido aponta o parecer da Comissão Constitucional acima citado (cf. *Pareceres da Comissão Constitucional*, 19.º vol., pp. 75-76), que mereceu a concordância do Conselho da Revolução.

9.º É certo que as normas em causa nunca foram aplicadas, mercê da declaração de inconstitucionalidade das disposições do Decreto-Lei n.º 267/80, de 8 de Agosto, a que se fez referência, o que no entanto em nada afecta o seu desvalor constitucional nem a possibilidade de serem sindicadas por esse Tribunal em sede de fiscalização abstracta sucessiva de constitucionalidade, importando expurgá-las do EPARAA.

Nestes termos, requeiro ao Tribunal Constitucional a declaração da inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, de acordo com o artigo 281.º, n.º 2, alínea d), e para os efeitos do artigo 282.º da Constituição, das normas contidas nos artigos 13.º, n.º 3, e 14.º, n.º 2, do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA), na redacção constante da Lei n.º 39/80, de 5 de Agosto, e na numeração da Lei n.º 61/98, de 27 de Agosto, por violação do princípio da igualdade e das normas dos artigos 4.º, 6.º e 225.º, n.º 3, da Constituição.»

Notificado o Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do disposto nos artigos 54.º e 55.º, n.º 3, da Lei do Tribunal Constitucional, ofereceu o merecimento dos autos.

2 — Dispõem as normas em causa:

«Artigo 13.º

1 —

2 —

3 — Haverá ainda mais dois círculos, um compreendendo os açorianos residentes noutras parcelas do território português e outro os açorianos residentes no estrangeiro, cada um dos quais elegerá um deputado.