DIÁRIO DA REPÚBLICA

1.ª série
N.º 4
07-01-2026

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Lei n.º 4/2026, de 7 de janeiro

Sumário: Reforça as penalizações decorrentes das infrações ao Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, e estabelece a proibição de os maquinistas desempenharem funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

Reforça as penalizações decorrentes das infrações ao Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, e estabelece a proibição de os maquinistas desempenharem funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à:

a) Segunda alteração à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, alterada pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho, que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, transpondo a Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro;

b) Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, que transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio, relativa à segurança ferroviária.

Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio

Os artigos 32.º e 34.º da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 32.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — Cabe à Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública a fiscalização da condução sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

Artigo 34.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) O exercício de funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas em incumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 7.º-A;

e) A não submissão às provas estabelecidas para a deteção de condução sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas quando solicitado pelas entidades fiscalizadoras ou de supervisão nos termos do n.º 3 do artigo 7.º-A.

2 — [...]

3 — As contraordenações referidas nas alíneas d) e e) do n.º 1 são imputáveis ao maquinista.»

Artigo 3.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro

Os artigos 3.º, 4.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º, 16.º a 18.º, 20.º, 21.º e 24.º do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

[...]

a) [...]

b) «Acidente grave», qualquer colisão ou descarrilamento de veículo ferroviário que tenha por consequência, no mínimo, um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente, bem como qualquer outro acidente com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) [...]

l) [...]

m) [...]

n) [...]

o) [...]

p) [...]

q) «Especificação técnica de interoperabilidade» ou «ETI», uma especificação, aprovada nos termos da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, que abrange cada subsistema ou parte de um subsistema a fim de satisfazer os requisitos essenciais e de assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário;

r) [...]

s) [...]

t) [...]

u) [...]

v) [...]

w) «Investigação de segurança», o processo levado a cabo exclusivamente com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;

x) [...]

y) [...]

z) [...]

aa) [...]

bb) [...]

cc) «Investigador responsável», uma pessoa responsável pela organização, pela realização e pelo controlo de uma investigação de segurança;

dd) [...]

ee) [...]

ff) [...]

gg) [...]

hh) [...]

Artigo 4.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

i) Executar as medidas de controlo dos riscos resultantes da aplicação dos métodos referidos na alínea a) do artigo 6.º, cooperando entre si, se adequado;

ii) [...]

iii) [...]

e) Sem prejuízo das regras nacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o IMT, I. P., garante que o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias sejam responsáveis pela sua parte do sistema e pela segurança da sua exploração, incluindo o fornecimento de materiais e a contratação de serviços, perante os utilizadores, os clientes, os trabalhadores envolvidos e os outros operadores a que se refere o n.º 3;

f) [...]

g) [...]

2 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) Se necessário, obrigam contratualmente os outros operadores a que se refere o n.º 3, que tenham um impacto potencial na segurança da exploração do sistema ferroviário da União Europeia, a executar medidas de controlo dos riscos; e

d) [...]

3 — [...]

4 — Dentro dos limites das respetivas competências, as empresas ferroviárias, o gestor de infraestrutura e os operadores referidos no número anterior que identifiquem ou que sejam informados de um risco para a segurança decorrente de defeitos, de irregularidades de construção ou do funcionamento deficiente do equipamento técnico, incluindo os subsistemas estruturais:

a) [...]

b) [...]

5 — Em caso de intercâmbio de veículos entre as empresas ferroviárias, os operadores envolvidos trocam todas as informações relevantes para a segurança da exploração, nomeadamente dados sobre o estado e o historial do veículo em causa, elementos dos dossiês de manutenção para fins de rastreabilidade e dados que permitam rastrear as operações de carregamento e as declarações de expedição.

6 — O gestor da infraestrutura é competente para a emissão de certificados de condutores e de pilotos de via interdita, nos termos previstos no Regulamento Geral de Segurança para as vias interditas de circulação.

Artigo 10.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

7 — [...]

8 — Sem prejuízo das competências da Agência, nos casos previstos no n.º 18, o IMT, I. P., emite o certificado de segurança único ou informa o requerente da sua decisão de indeferimento, em prazo nunca superior a quatro meses a contar da data em que sejam recebidas todas as informações exigidas e as eventuais informações adicionais solicitadas ao requerente.

9 — [...]

10 — [...]

11 — [...]

12 — No prazo de um mês a contar da receção do pedido de certificado de segurança único, a entidade responsável pelo procedimento informa a empresa ferroviária de que o processo está completo ou pede as informações complementares necessárias, estabelecendo um prazo razoável para a sua apresentação.

13 — [...]

14 — [...]

15 — No caso de a Agência discordar de uma avaliação negativa realizada, pelo IMT, I. P., no âmbito do procedimento previsto no n.º 10:

a) A Agência informa o IMT, I. P., fundamentando o seu desacordo;

b) O IMT, I. P., deve cooperar com a Agência, de modo a acordar uma avaliação mutuamente aceitável, podendo envolver também o requerente.

16 — Se, no decurso da cooperação referida no número anterior, não for possível chegar a uma avaliação mutuamente aceitável no prazo de um mês após a Agência ter informado o IMT, I. P., do seu desacordo, a Agência adota a sua decisão final, a não ser que o IMT, I. P., tenha enviado o processo para arbitragem pela instância de recurso estabelecida nos termos do artigo 55.º do Regulamento (UE) 2016/796.

17 — A instância de recurso decide confirmar, ou não, o projeto de decisão da Agência, no prazo de um mês a contar da interposição de recurso pelo IMT, I. P.

18 — [...]

19 — [...]

20 — [...]

21 — [...]

22 — [...]

23 — *(Revogado.)*

24 — [...]

25 — [...]

26 — [...]

27 — [...]

28 — Se a decisão de indeferimento do IMT, I. P., for confirmada, o requerente pode reagir, pela via administrativa e ou pela via judicial, nos termos do Código do Procedimento Administrativo e do Código do Processo nos Tribunais Administrativos.

29 — [...]

30 — O certificado é atualizado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou a amplitude das operações sejam substancialmente alterados.

31 — Se o requerente já for titular de um certificado de segurança único emitido nos termos do presente artigo e desejar alargar a área operacional a outro Estado-Membro, complementa o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 6 relativamente à área operacional adicional e submete-o à Agência.

32 — [...]

33 — Se a empresa ferroviária detiver um certificado de segurança único nos termos do n.º 18 e desejar alargar a área operacional dentro do território nacional, complementa o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 6 relativamente à área operacional adicional e submete-o à Agência.

34 — [...]

35 — [...]

36 — [...]

37 — [...]

38 — [...]

39 — O pedido de renovação do certificado de segurança único é submetido com uma antecedência de, pelo menos, seis meses em relação à data de validade do certificado anterior.

Artigo 11.º

[...]

1 — Para efeitos do disposto no artigo anterior, o IMT, I. P., celebra acordos de cooperação com a Agência nos termos do artigo 76.º do Regulamento (UE) 2016/796.

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — Sendo a bitola da rede ferroviária nacional diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia e partilhando requisitos técnicos e operacionais idênticos com o país vizinho, além dos acordos de cooperação referidos no n.º 2, o IMT, I. P., e a sua congénere espanhola celebram com a Agência um acordo multilateral que preveja as condições necessárias para facilitar o alargamento da área operacional dos certificados de segurança nos dois países afetados, se isso for pertinente.

Artigo 12.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

7 — O IMT, I. P., pode exigir que a autorização de segurança seja alterada na sequência das alterações mencionadas no n.º 5 ou de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

8 — No prazo de um mês a contar da receção do pedido de autorização de segurança, o IMT, I. P., informa o gestor de infraestrutura de que o processo está completo ou pede as informações complementares necessárias, estabelecendo um prazo razoável para a sua apresentação.

9 — *(Anterior n.º 8.)*

10 — A decisão de recusa de emissão de uma autorização de segurança ou de exclusão de uma parte da rede, em conformidade com a avaliação negativa, deve ser devidamente fundamentada.

11 — O requerente pode apresentar ao IMT, I. P., no prazo de um mês a contar da data de receção da decisão, um pedido de revisão da decisão, tendo o IMT, I. P., o prazo de dois meses a contar da data de receção do pedido, para confirmar ou alterar a sua decisão.

12 — Se a decisão de indeferimento do IMT, I. P., for confirmada, o requerente pode reagir, pela via administrativa e/ou pela via judicial, nos termos do Código do Procedimento Administrativo e do Código do Processo nos Tribunais Administrativos.

13 — *(Anterior n.º 9.)*

14 — *(Anterior n.º 10.)*

15 — *(Anterior n.º 11.)*

16 — O pedido de renovação da autorização de segurança é submetido com uma antecedência de, pelo menos, seis meses em relação à data de validade da autorização anterior.

Artigo 13.º

[...]

1 — As empresas ferroviárias, o gestor de infraestrutura e o seu pessoal que exerça funções críticas de segurança, devem ter acesso equitativo, e sem discriminações, às estruturas de formação para maquinistas, pessoal de acompanhamento dos comboios e outros trabalhadores que desempenham funções críticas para a segurança, sempre que tal formação se revele necessária à exploração de serviços na sua rede.

2 — [...]

3 — As condições de emissão das cartas de maquinista e o registo dos certificados estão definidos na Lei n.º 16/2011, de 3 de maio.

4 — [...]

5 — As empresas ferroviárias e o gestor de infraestrutura, quando recrutam novos maquinistas, pessoal de acompanhamento dos comboios e pessoal que exerça funções críticas de segurança, podem tomar em consideração a eventual formação, qualificações e experiência adquiridas anteriormente noutras empresas ferroviárias.

6 — [...]

7 — [...]

Artigo 16.º

[...]

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

2 — O IMT, I. P., como autoridade nacional de segurança, deve dispor de uma organização interna própria, com recursos humanos e materiais que lhe concedam independência em relação às empresas ferroviárias, ao gestor de infraestrutura, ao requerente, à entidade adjudicante ou a qualquer entidade adjudicante de contratos públicos.

3 — [...]

a) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de entrada em serviço dos subsistemas de energia, infraestrutura e controlo-comando e sinalização, localizados ou utilizados no território nacional de acordo com as regras relativas à interoperabilidade previstas na legislação aplicável;

b) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de colocação de veículos e de tipos de veículo no mercado de acordo com as regras relativas à interoperabilidade previstas na legislação aplicável;

c) Apoiar a Agência na emissão, renovação, alteração e revogação de autorizações de colocação de veículos e de tipos de veículos no mercado de acordo com as regras relativas à interoperabilidade, previstas na legislação aplicável;

d) *(Revogada.)*

e) [...]

f) [...]

g) Emitir, renovar, alterar e revogar certificados de segurança únicos concedidos nos termos do n.º 18 do artigo 10.º;

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) [...]

l) [...]

m) Emitir instruções vinculativas, alertas de segurança e recomendações em matéria de segurança ferroviária;

n) Supervisionar, nos termos do artigo 17.º, as atividades dos operadores referidos no n.º 3 do artigo 4.º na medida em que tenham um impacto potencial na segurança da exploração do sistema ferroviário.

4 — [...]

5 — [...]

Artigo 17.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

7 — Em caso de desacordo entre a Agência e o IMT, I. P., aplica-se o procedimento a que se referem os n.os 15 a 17 do artigo 10.º

8 — [...]

9 — Se o IMT, I. P., emitiu o certificado único de segurança nos termos do n.º 18 do artigo 10.º, pode limitar ou revogar o certificado, fundamentando a sua decisão, informando dessa circunstância a Agência.

10 — O titular de um certificado de segurança único cujo certificado tenha sido sujeito a limitação ou a revogação pela Agência ou pelo IMT, I. P., pode reagir, com as devidas adaptações, nos termos dos n.os 26 a 28 do artigo 10.º

11 — [...]

12 — [...]

13 — [...]

14 — [...]

15 — Em relação à decisão referida no número anterior, o requerente pode reagir, pela via administrativa e/ou pela via judicial, nos termos do Código do Procedimento Administrativo e do Código do Processo nos Tribunais Administrativos.

16 — [...]

17 — [...]

18 — [...]

19 — [...]

20 — Se o IMT, I. P., considerar que o gestor de infraestrutura deixou de satisfazer as condições necessárias para a respetiva autorização de segurança, revoga imediatamente essa autorização ou limita o âmbito dessa autorização em conformidade, fundamentando a sua decisão, informando dessa circunstância a Agência.

21 — O requerente pode apresentar ao IMT, I. P., no prazo de um mês a contar da data de receção da decisão, um pedido de revisão da decisão, dispondo, o IMT, I. P., do prazo de dois meses a contar da data de receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão.

22 — Se a decisão do IMT, I. P., for confirmada, o requerente pode reagir, pela via administrativa e ou pela via judicial, nos termos do Código do Procedimento Administrativo e do Código do Processo nos Tribunais Administrativos.

23 — No âmbito da supervisão da eficácia dos sistemas de gestão de segurança do gestor de infraestrutura e das empresas ferroviárias, o IMT, I. P., pode ter em conta o desempenho de segurança dos operadores a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º e, se for caso disso, dos centros de formação a que se refere a Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na medida em que as suas atividades tenham um impacto potencial na segurança da exploração do sistema ferroviário.

24 — O disposto no número anterior aplica-se sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º

25 — *(Anterior n.º 23.)*

26 — *(Anterior n.º 24.)*

27 — *(Anterior n.º 25.)*

28 — *(Anterior n.º 26.)*

29 — O IMT, I. P., pode dirigir advertências ao gestor de infraestrutura e às empresas ferroviárias caso estes não cumpram as suas obrigações estabelecidas nos n.os 1 e 2.

30 — O IMT, I. P., baseia-se nas informações recolhidas pela Agência, no âmbito da avaliação do dossiê referida na alínea a) do n.º 6 do artigo 10.º, para efeitos da supervisão da empresa ferroviária após a emissão do seu certificado de segurança único.

31 — (*Anterior n.º 29.*.

32 — Para efeitos de renovação dos certificados de segurança únicos, as entidades emitentes, no caso de um certificado de segurança concedido nos termos do artigo 10.º, baseiam-se nas informações recolhidas durante as atividades de supervisão.

33 — *(Anterior n.º 31.)*

34 — O IMT, I. P., deve tomar as medidas necessárias para coordenar e assegurar o pleno intercâmbio de informações a que se referem os n.os 30 a 33.

Artigo 18.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — Sem prejuízo da competência da Agência, em relação às empresas ferroviárias, quando exerce as funções de certificação de segurança previstas nos n.os 4 e 5 do artigo 10.º, o IMT, I. P., pode efetuar todas as inspeções, auditorias e inquéritos necessários ao desempenho das suas funções, sendo-lhe concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos do gestor de infraestrutura e das empresas ferroviárias, bem como, se necessário, de qualquer dos operadores a que se refere o artigo 4.º

6 — Relativamente a todas as decisões do IMT, I. P., sobre matéria de segurança ferroviária, o interessado pode reagir, pela via administrativa e ou pela via judicial, nos termos do Código do Procedimento Administrativo e do Código do Processo nos Tribunais Administrativos.

7 — [...]

Artigo 20.º

[...]

1 — Sem prejuízo das competências da Agência previstas na Diretiva (UE) 2016/798, os poderes de auditoria, inspeção e fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei competem ao IMT, I. P., e à ACT, nos termos do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, e do Decreto-Lei n.º 167-C/2013, de 31 de dezembro, respetivamente.

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

a) [...]

b) Direito de acesso a documentos e a informação;

c) [...]

d) Acesso a imagens de videovigilância que sejam relevantes para efeitos de supervisão nos termos do artigo 17.º, que estejam na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias, das entidades de manutenção ou dos prestadores de serviços e, mediante autorização da autoridade judiciária competente, as que estejam na posse de qualquer outra entidade ou pessoa.

3 — [...]

Artigo 21.º

[...]

1 — Constituem contraordenações muito graves:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) A violação, pela entidade responsável pela manutenção, do disposto nos n.os 2, 4, 5 e 6 do artigo 14.º;

g) A falta de certificação pela entidade responsável pela manutenção de acordo com o previsto nos n.os 7 e 9 do artigo 14.º;

h) [...]

i) [...]

j) [...]

2 — As contraordenações referidas no número anterior são punidas com coima de 100 000 € a 500 000 €.

3 — Constituem contraordenações graves:

a) O incumprimento do prazo estabelecido no n.º 39 do artigo 10.º;

b) O incumprimento do prazo estabelecido no n.º 16 do artigo 12.º

4 — As contraordenações referidas no número anterior são punidas com coima de 50 000 € a 250 000 €.

5 — Constitui contraordenação leve, punível com coima de 1000 € a 5000 €, o incumprimento por parte das empresas ferroviárias do dever de informar previsto no n.º 3 do artigo 17.º

6 — A tentativa e a negligência são puníveis, sendo os limites máximo e mínimo da coima reduzidos para metade.

Artigo 24.º

[...]

1 — [...]

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do IMT, I. P., e o seu montante está previsto no presente decreto-lei, de acordo com a tabela fixada no anexo IV ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

3 — [...]»

Artigo 4.º

Aditamento à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio

São aditados os artigos 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 44.º-A e 44.º-B, à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, com a seguinte redação:

«Artigo 7.º-A

Exercício de funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1 — É proibido aos maquinistas exercerem funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

2 — O exercício de funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas determina a sua suspensão imediata, nos termos do n.º 7 do artigo 7.º-C.

3 — Sem prejuízo dos controlos realizados no âmbito do sistema de gestão de segurança pela entidade empregadora, os maquinistas em exercício de funções devem submeter-se às provas estabelecidas para a deteção de condução sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, sempre que solicitados pelas entidades fiscalizadoras ou de supervisão.

4 — Quando haja indícios de que o maquinista que se propõe iniciar a condução se encontra sob influência do álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, deve aquele ser submetido aos exames legalmente estabelecidos para a deteção destas substâncias.

5 — Sem prejuízo da possibilidade de controlo aleatório para deteção de influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, os maquinistas que intervenham em acidente devem ser sempre submetidos aos exames legalmente estabelecidos para a deteção destas substâncias.

Artigo 7.º-B

Fiscalização do exercício de funções sob a influência de álcool

1 — Considera-se sob influência de álcool quem apresente um teor de álcool no sangue (TAS) igual ou superior a 0,2 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos na presente lei e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico.

2 — A conversão dos valores do teor de álcool no ar expirado (TAE) em TAS é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue.

3 — Os requisitos a que devem obedecer os analisadores quantitativos, o modo como se deve proceder à recolha, acondicionamento e expedição das amostras biológicas destinadas às análises laboratoriais, os procedimentos a aplicar na realização das referidas análises e os tipos de exames médicos a efetuar para deteção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas são os previstos na Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto.

4 — O maquinista pode requerer a realização de contraprova, por um dos seguintes meios:

a) Através de outro aparelho aprovado, devendo o examinando ser, de imediato, sujeito ao exame ou, se necessário, conduzido a local onde este possa ser realizado; ou

b) Através de análise de sangue, devendo o examinando ser conduzido, o mais rapidamente possível, a estabelecimento da rede pública de saúde, a fim de ser colhida a quantidade de sangue necessária para o efeito.

5 — O resultado da contraprova prevalece sobre o resultado do exame inicial.

6 — Os métodos e equipamentos previstos para a realização dos exames de avaliação do estado de influenciado por álcool, são aplicáveis à contraprova.

Artigo 7.º-C

Fiscalização do exercício de funções sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1 — Considera-se sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas quem seja como tal considerado nos termos da presente lei e legislação complementar, após realização dos exames nestas previstos.

2 — A deteção de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas inicia-se com a realização de um exame prévio de rastreio.

3 — O exame de rastreio é efetuado através de testes a realizar em amostra biológica de saliva ou, quando tal não for possível, de sangue, e serve para indiciar a presença de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

4 — Para a realização do exame de rastreio sobre amostra biológica de saliva são competentes as entidades fiscalizadoras e para a realização do exame de rastreio sobre amostra biológica de sangue são competentes o INMLCF — Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses, I. P., e os laboratórios indicados para o efeito por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das infraestruturas, da justiça ou da saúde, no caso de laboratórios localizados nas regiões autónomas, do respetivo Governo Regional.

5 — Os examinandos que apresentem resultado positivo no exame prévio de rastreio devem submeter-se a exame de confirmação.

6 — Se o resultado do exame prévio de rastreio for positivo ou em caso de recusa de submissão a exame de confirmação, a autoridade ou o agente de autoridade notifica o examinando por escrito ou, se tal não for possível, verbalmente, de que está impedido de exercer as suas funções pelo período de 48 horas, sob pena de incorrer no crime de desobediência qualificada, salvo se, antes de decorrido aquele período e nunca menos de 2 horas após a realização do exame inicial, apresentar resultado negativo em exame de rastreio subsequente.

7 — O regresso ao exercício de funções dos maquinistas depende da submissão a novo exame de rastreio que obtenha resultado negativo ou da receção de resultado negativo na sequência do exame de confirmação após o cumprimento do procedimento referido no número anterior.

8 — Os novos exames de rastreio previstos nos n.os 4 e 5 só podem ser repetidos de 48 horas em 48 horas.

9 — O agente de autoridade procede ao transporte do examinando a estabelecimento da rede pública de saúde para realização de colheita de amostra de sangue para efeitos do exame de confirmação.

10 — As empresas ferroviárias e o gestor da infraestrutura devem prever nos respetivos sistemas de gestão e segurança a substituição do maquinista que se encontre sob a influencia de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, incluindo o tempo máximo para se efetivar a substituição.

Artigo 44.º-A

Direito subsidiário

Em tudo o que não for expressamente regulado na presente lei, aplicam-se subsidiariamente as normas e princípios da Lei n.º 54/2023, de 4 de setembro, que aprova o regime jurídico aplicável ao controlo e fiscalização do pessoal crítico para a segurança da aviação civil em exercício de funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

Artigo 44.º-B

Regulamentação

Para efeitos do disposto na presente lei, aplica-se, com as necessárias adaptações a Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto, que fixa os requisitos a que devem obedecer os analisadores quantitativos, o modo como se deve proceder à recolha, acondicionamento e expedição das amostras biológicas destinadas às análises laboratoriais, os procedimentos a aplicar na realização das referidas análises e os tipos de exames médicos a efetuar para deteção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas, ou outra regulamentação que a venha substituir.»

Artigo 5.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro

É aditado o anexo IV ao Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, com a redação constante do anexo à presente lei e da qual faz parte integrante.

Artigo 6.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O n.º 2 do artigo 21.º da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio;

b) O n.º 23 do artigo 10.º e a alínea d) do n.º 3 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Aprovada em 19 de dezembro de 2025.

O Presidente da Assembleia da República, José Pedro Aguiar Branco.

Promulgada em 27 de dezembro de 2025.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendada em 30 de dezembro de 2025.

Pelo Primeiro-Ministro, Joaquim Miranda Sarmento, Ministro de Estado e das Finanças.

ANEXO

(a que se refere o artigo 5.º)

«ANEXO IV

(a que se refere o artigo 24.º)

Tabela de taxas

Descrição do serviço	Euros
1 — Avaliação de pedido de emissão de Certificado de Segurança Único (nova emissão ou renovação)	5 000
2 — Avaliação de pedido de emissão de Certificado de Segurança Único incluindo certificação de Entidade Responsável pela Manutenção (nova emissão ou renovação)	6 000
3 — Avaliação de pedido de atualização de Certificado de Segurança Único	1 250
4 — Avaliação da parte nacional de um pedido de certificado de segurança único submetido perante a Agência Ferroviária da União Europeia	1 500
5 — Avaliação de pedido de alargamento da área operacional de um certificado de segurança único dentro do território nacional	1 500
6 — Emissão de parecer sobre inclusão de estações de fronteira nacionais em processo de Certificado de Segurança Único submetido em Espanha	1 250
7 — Avaliação de pedido de revisão de decisão de indeferimento de pedido de emissão, renovação ou atualização de Certificado de Segurança Único	1 250
8 — Avaliação de pedido de emissão de Autorização de Segurança (nova emissão ou renovação)	5 000
9 — Avaliação de pedido de emissão de Autorização de Segurança incluindo certificação de Entidade Responsável pela Manutenção (nova emissão ou renovação)	6 000

Descrição do serviço	Euros
10 — Avaliação de pedido de atualização de Autorização de Segurança	1 250
11 — Avaliação de pedido de revisão de decisão de indeferimento de pedido de emissão, renovação ou atualização de Autorização de Segurança	1 250

119946879