COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à segurança ferroviária

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Evolução recente da política ferroviária da UE

No Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes − rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», adotado em 28 de março de 2011, a Comissão deu a conhecer a sua visão de um espaço ferroviário único europeu, indicando que este objetivo implicava a criação de um mercado interno ferroviário em que as empresas ferroviárias europeias pudessem prestar os seus serviços sem se confrontarem com obstáculos técnicos ou administrativos desnecessários.

As conclusões do Conselho Europeu de janeiro de 2012 destacam o potencial gerador de crescimento de um mercado único plenamente integrado, nomeadamente no que respeita aos setores de rede[1]. A comunicação da Comissão «Ação para a estabilidade, o crescimento e o emprego», adotada em 30 de maio de 2012[2], destaca, por sua vez, a importância de se reduzir a carga regulamentar e as barreiras que dificultam a entrada no mercado ferroviário e faz recomendações específicas nesse sentido país a país. A importância do setor dos transportes é igualmente realçada na comunicação «Uma melhor governação do mercado interno», adotada pela Comissão em 6 de junho de 2012[3].

O mercado ferroviário da UE conheceu grandes transformações na última década, num processo gradual resultante da adoção de três «pacotes ferroviários» legislativos (e alguns atos de execução) cuja finalidade era abrir os mercados nacionais e tornar o modo ferroviário mais competitivo e mais interoperável ao nível da UE, preservando um nível de segurança elevado. O modo ferroviário continua, todavia, a deter uma quota-parte de mercado modesta nos transportes intra-EU, não obstante a substancial expansão do acervo da UE que estabelece o mercado interno dos serviços de transporte ferroviário. A Comissão agendou, assim, o lançamento do quarto pacote ferroviário, com o intuito de eliminar os obstáculos que ainda dificultam a entrada no mercado e reforçar desse modo a qualidade e a eficiência dos serviços ferroviários. A diretiva ora proposta, que faz parte deste quarto pacote, visa a eliminação dos obstáculos administrativos e técnicos remanescentes, mediante, em particular, uma abordagem comum das normas de segurança e de interoperabilidade que possibilite maiores economias de escala em benefício das empresas ferroviárias da UE, a redução dos custos administrativos, a agilização dos processos administrativos e, ainda, a prevenção de discriminações dissimuladas.

1.2. Enquadramento jurídico da segurança ferroviária

Para se criar um mercado único dos serviços de transporte ferroviário, é necessário estabelecer um quadro regulamentar comum no domínio da segurança ferroviária. Até à data, os Estados-Membros elaboraram as suas regras e normas de segurança essencialmente à escala nacional, com base em conceitos técnicos e de exploração nacionais. A divergência de princípios, abordagem e cultura tem também dificultado a eliminação dos obstáculos técnicos e a criação de serviços internacionais de transporte.

---

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/pt/ec/127599.pdf
2 COM(2012) 299 final
3 COM(2012) 259 final

A Diretiva 91/440/CEE, a Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário[4], e a Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança[5], constituíram os primeiros passos para a regulação do mercado europeu do transporte ferroviário, abrindo o segmento dos serviços internacionais de transporte de mercadorias. No entanto, as disposições no domínio da segurança revelaram-se insuficientes e subsistem entre os Estados-Membros diferenças ao nível dos requisitos de segurança que afetam o funcionamento ótimo do transporte ferroviário na UE.

A Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança[6], constituiu um grande passo em frente no estabelecimento de um quadro regulamentar comum da segurança ferroviária. A diretiva estabeleceu um enquadramento para a harmonização das normas de segurança, da certificação de segurança das empresas ferroviárias, das atribuições e funções das autoridades responsáveis pela segurança e da investigação de acidentes, a fim de desincentivar os Estados-Membros a continuarem a estabelecer regras e normas de segurança próprias, assentes em conceitos técnicos e de exploração nacionais.

1.3. Porquê alterar a Diretiva 2004/49/CE?

De acordo com o artigo 10.º, n.º 7, da Diretiva 2004/49/CE, a Agência Ferroviária Europeia devia «avaliar a evolução da certificação de segurança antes de 30 de abril de 2009 e apresentar um relatório à Comissão, com recomendações sobre uma estratégia de transição para um certificado de segurança único comunitário» que substituísse o sistema vigente de certificado duplo (parte A / parte B). Criar um certificado de segurança único ao nível da UE foi sempre um objetivo de longo prazo: a questão não era criá-lo ou não, mas sim quando o introduzir.

No relatório que apresentou em 2009, a Agência Ferroviária Europeia («a Agência») considerava ser demasiado cedo para fazer recomendações na matéria e apontava a necessidade de mais informações para possibilitar um debate com conhecimento de causa. No relatório de julho de 2012, a Agência formulou uma recomendação que propunha uma estratégia de transição[7].

Na esteira da recomendação da Agência, a Comissão considera que o quadro regulamentar vigente atingiu maturidade suficiente para se migrar gradualmente para um «certificado de segurança único». Importa, nesse intuito, rever o papel das autoridades nacionais de segurança e redistribuir competências entre elas e a Agência.

A revisão da Diretiva da Segurança Ferrovíária oferece também a oportunidade para se adaptar o texto à evolução do mercado ferroviário, no qual emergiram novos operadores e outras entidades. As lições retiradas de acidentes ferroviários graves mostram que esses atores podem assumir responsabilidades importantes no domínio da segurança. No passado, a

[4] JO L 143 de 27.6.1995, p. 70.
[5] JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.
[6] JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.
[7] Recomendação sobre a transição para um certificado de segurança único ao nível da UE, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

integração vertical das empresas ferroviárias permitia-lhes controlarem internamente a qualidade de todos os processos, como a manutenção do material circulante ou as operações de carregamento. A tendência atual para a externalização de atividades ou serviços está a conduzir à emergência de novos operadores, confrontados com pressões económicas e financeiras crescentes, em simultâneo com o enfraquecimento do controlo interno. A menos que se estabeleça um novo modelo de monitorização, por meio de disposições contratuais ou outras, que assegure a aplicação de medidas de controlo dos riscos por todos os interessados, esta evolução poderá afetar negativamente a segurança.

Outra razão importante para se alterar o texto são as normas nacionais respeitantes a aspetos de segurança. A presente proposta tem em conta as conclusões do grupo de trabalho criado para analisar esta questão.

As outras alterações respeitam à:

- Aclaração das disposições em vigor e introdução de novas definições, com vista a torná-las coerentes com as suas congéneres da Diretiva XX relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (Diretiva da Interoperabilidade Ferroviária).
- Atualização do texto à luz da evolução do quadro legislativo: introdução de disposições relativas às normas nacionais, à comitologia e aos atos delegados.
- Redação: consolidação das alterações anteriores ao texto da diretiva, renumeração de artigos e anexos, supressão de disposições obsoletas e remissões para os outros diplomas do quarto pacote ferroviário.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS COM AS PARTES INTERESSADAS E DOS ESTUDOS DE IMPACTO

A DG MOVE efetuou uma avaliação do impacto das propostas legislativas nos domínios da interoperabilidade e da segurança, que visam reforçar a eficiência e a competitividade do espaço ferroviário único europeu.

Em junho de 2011, foi criado um grupo diretor para a avaliação do impacto, no qual foram convidadas a participar todas as DG. As principais interessadas são, todavia, as DG ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER e ELARG.

Os serviços da Comissão promoveram um debate contínuo da evolução do espaço ferroviário único europeu com os representantes do setor e efetuaram em 2010-2011 uma avaliação *ex post* do Regulamento 881/2004, que institui a Agência.

Um consultor externo foi incumbido de efetuar um estudo de impacto, para assistir a Comissão no processo de avaliação do impacto da proposta, bem como uma consulta às partes interessadas.

Essa consulta iniciou-se a 18 de novembro de 2011 com um inquérito pela Internet, encerrado em 30 de dezembro de 2011. Seguiram-se-lhe entrevistas e um seminário com as principais partes interessadas em fevereiro de 2012.

Não houve consulta pública, dada a natureza técnica da inciativa. A Comissão cuidou, no entanto, de garantir que todas as partes interessadas fossem consultados em tempo útil e que as discussões efetuadas contemplassem todos os elementos fundamentais da iniciativa.

No relatório de avaliação do impacto dão-se mais informações sobre o estudo de impacto e a consulta das partes interessadas[8].

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

Apresentam-se nesta secção comentários e explicações sobre as alterações importantes ao texto da diretiva. As alterações de natureza editorial ou óbvia necessidade não são comentadas.

CAPÍTULO I

Artigo 1.º: sem comentários.

Artigo 2.º: adaptação do âmbito de aplicação em consonância com a Diretiva da Interoperabilidade Ferroviária.

Artigo 3.º: introdução de novas definições e alteração de algumas definições para as harmonizar com as suas congéneres da Diretiva da Interoperabilidade Ferroviária.

CAPÍTULO II

Artigo 4.º: aclaração do papel e das responsabilidades dos intervenientes na cadeia ferroviária, para atender à evolução recente do mercado e do quadro jurídico.

Artigos 5.º, 6.º e 7.º: atualizações para atender à evolução do quadro jurídico.

Artigo 8.º: adaptação das disposições relativas às normas nacionais, para atender à evolução do quadro jurídico (adoção das ETI) e para alinhar o texto pelo da Diretiva da Interoperabilidade Ferroviária.

Artigo 9.º: sem comentários.

CAPÍTULO III

Artigo 10.º: introdução do sistema de certificado de segurança único, em substituição do certificado duplo, «parte A» e «parte B».

Artigo 11.º: adaptação do anterior artigo à transição para um certificado de segurança único, tendo em conta o novo papel da Agência.

Artigo 12.º: anterior artigo 11.º, sem alterações de relevo.

Artigo 13.º: sem comentários.

Artigos 14.º e 15.º: renumeração e atualização do anterior artigo 14.º-A.

Anterior artigo 15.º: obsoleto.

CAPÍTULO IV

Artigos 16.º a 18.º: alterações para atender ao novo papel das autoridades nacionais de segurança no processo de transição para um certificado de segurança único e à redistribuição de competências entre elas e a Agência.

CAPÍTULO V

Artigo 19.º: sem comentários.

---

[8] Documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha as propostas legislativas destinadas a eliminar os obstáculos administrativos e técnicos, nos domínios da interoperabilidade e da segurança, remanescentes no mercado ferroviário da UE.

Artigo 20.º: aclaração tendente a reforçar a cooperação entre o organismo nacional de inquérito e as autoridades judiciárias na investigação subsequente a acidentes.

Artigos 21.º a 25.º: sem comentários.

CAPÍTULO VI

Artigo 26.º: introdução de novas disposições, relativas aos atos delegados, à luz do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 27.º: alteração do procedimento de comitologia, à luz do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 28.º: atualização do anterior artigo 31.º.

Artigo 29.º: anterior artigo 32.º; sem comentários.

Anterior artigo 26.º: obsoleto.

Os anteriores artigos 29.º e 30.º da Diretiva 2004/49/CE alteram, respetivamente, as Diretivas 95/18/CE e 2001/14/CE. Com a entrada em vigor da reformulação do primeiro pacote ferroviário, que revoga estas duas diretivas, os referidos artigos tornar-se-ão obsoletos.

Artigo 30.º: disposições transitórias.

Artigo 31.º : artigo novo relativo ao estatuto dos pareceres e recomendações da Agência.

Artigo 32.º: anterior artigo 33.º, com aclarações das disposições de transposição.

Artigo 33.º: revogação da Diretiva 2004/49/CE, reformulada.

Artigo 34.º: adaptação do anterior artigo 34.º relativo à entrada em vigor.

Artigo 35.º: adaptação do anterior artigo 35.º relativo aos destinatários.

ANEXO I: adaptação do anterior anexo.

Anterior ANEXO II: obsoleto, na sequência da adaptação das normas nacionais.

Anterior ANEXO III: obsoleto, na sequência da introdução de ato delegado.

Anterior ANEXO IV: obsoleto, na sequência da introdução do sistema de certificado de segurança único ao nível da UE.

Anterior ANEXO IV: obsoleto, na sequência da introdução de ato delegado.

Novo ANEXO II: quadro de correspondência.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

2013/0016 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à segurança ferroviária

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ~~que institui a Comunidade Europeia e~~, nomeadamente o ~~n.º 1 do seu~~ artigo ~~71.º~~ ⌦ 91.º ⌫ , n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 1 (adaptado)

~~A fim de prosseguir os esforços de criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário, iniciados com a Diretiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários[4], é necessário estabelecer um quadro regulamentar comum para a segurança ferroviária. Até à data, os Estados-Membros elaboraram as suas regras e normas de segurança essencialmente à escala nacional, com base em conceitos técnicos e de exploração nacionais. Simultaneamente, as divergências de princípios, abordagem e cultura dificultaram a eliminação dos obstáculos técnicos e o desenvolvimento de operações internacionais de transporte.~~

⇩ texto renovado

(1) A Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança[5], foi alterada de forma substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, com uma preocupação de clareza, proceder à reformulação da diretiva.

---

1 JO C , , p. .

2 JO C , , p. .

3 JO C , , p. .

4 ~~JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Diretiva alterada pela Diretiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).~~

5 JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 2 (adaptado)

~~A Diretiva 91/440/CEE, a Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário[6], e a Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança[7], constituem os primeiros passos para uma regulamentação do mercado europeu dos transportes ferroviários mediante a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias. No entanto, as disposições no domínio da segurança revelaram-se insuficientes e subsistem diferenças ao nível dos requisitos de segurança que afetam o funcionamento otimizado dos transportes ferroviários na Comunidade. Assume particular importância a harmonização do conteúdo das normas de segurança, a certificação de segurança das empresas ferroviárias, as tarefas e funções das autoridades responsáveis pela segurança e os inquéritos sobre acidentes.~~

⇩ texto renovado

(2) A Diretiva 2004/49/CE estabeleceu um quadro regulamentar comum da segurança ferroviária, assente na harmonização das normas de segurança, da certificação de segurança das empresas ferroviárias, das funções e atribuições das autoridades nacionais de segurança e da investigação de acidentes. A diretiva carece, contudo, de uma revisão cabal, para se poder avançar na criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário.

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 3 (adaptado)

~~Os metropolitanos, os elétricos e outros sistemas ferroviários ligeiros estão subordinados, em muitos Estados-Membros, a normas de segurança locais ou regionais, sendo frequentemente submetidos à supervisão das autoridades locais ou regionais e não estando abrangidos pelos requisitos em matéria de interoperabilidade ou concessão de licenças na Comunidade. Os elétricos estão além disso frequentemente sujeitos à legislação de segurança rodoviária, pelo que não podem ser plenamente abrangidos pelas normas de segurança ferroviária. Pelas razões que precedem e em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado, os Estados-Membros deverão poder excluir tais sistemas ferroviários locais do âmbito de aplicação da presente diretiva.~~

⇩ texto renovado

(3) Os metropolitanos, os elétricos e os sistemas de metropolitano ligeiro estão subordinados, em muitos Estados-Membros, a normas de segurança locais ou

6 ~~JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Diretiva alterada pela Diretiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).~~

7 ~~JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Diretiva alterada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).~~

regionais, são frequentemente supervisionados pelas autoridades locais ou regionais e não estão abrangidos pelos requisitos de interoperabilidade e licenciamento vigentes na União. Os elétricos estão, além disso, frequentemente subordinados à legislação de segurança rodoviária, pelo que não podem ser plenamente abrangidos pelas normas de segurança ferroviária. Pelas razões que precedem, esses sistemas ferroviários locais devem ser excluídos do âmbito de aplicação da presente diretiva. Tal exclusão não obsta a que os Estados-Membros lhes apliquem as disposições da presente diretiva se o considerarem justificado.

🡻 Retificação, JO L 220, de 21.6.2004, p. 16, considerando 4 (adaptado)

~~Os níveis de segurança do sistema ferroviário comunitário são geralmente elevados, em especial quando comparados com os do transporte rodoviário. É importante que a segurança seja, pelo menos, mantida no decurso da atual fase de reestruturação, que separará as funções de empresas ferroviárias anteriormente integradas e levará cada vez mais o setor ferroviário a substituir a autorregulamentação pela regulamentação pública. A segurança deverá continuar a ser melhorada em função do progresso técnico e científico, sempre que tal seja razoavelmente exequível e tendo em conta a competitividade do modo de transporte ferroviário.~~

⇩ texto renovado

(4) Os níveis de segurança do sistema ferroviário da União são geralmente elevados, em especial quando comparados com os do transporte rodoviário. A segurança deverá continuar a ser melhorada, à luz da evolução técnica e científica, sempre que razoavelmente exequível e tendo em conta o reforço esperado da competitividade do transporte ferroviário.

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

(5) ~~Todos aqueles que exploram o~~ Os principais operadores do sistema ferroviário, os gestores ~~da~~ de infraestrutura e as empresas ferroviárias, ~~serão~~ deverão ser inteiramente responsáveis, cada um na parte que lhe diz respeito, pela segurança do sistema. Sempre que adequado, deverão cooperar na implementação de medidas de controlo dos riscos. Os Estados-Membros deverão estabelecer uma distinção clara entre esta responsabilidade imediata pela segurança e a tarefa das autoridades ⌦ nacionais ⌫ responsáveis pela segurança de estabelecer um quadro regulamentar nacional e de ~~realizar a supervisão do~~ supervisionar o desempenho dos operadores.

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 6 (adaptado)

~~A responsabilidade dos gestores da infraestrutura e das empresas ferroviárias no que diz respeito ao funcionamento do sistema ferroviário não exclui que outros atores, tais como fabricantes, empresas de manutenção, fornecedores de serviços, funcionários responsáveis pelas carruagens e entidades adjudicantes, assumam a sua responsabilidade pelos produtos ou~~

~~serviços prestados, nos termos da Diretiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade[8], e da Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional[9], ou de outra legislação comunitária aplicável.~~

⇩ texto renovado

(6) A responsabilidade dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias pela exploração do sistema ferroviário não exclui que outros intervenientes, como os fabricantes, os transportadores, os expedidores, os carregadores, os enchedores, as entidades de manutenção, os fornecedores de serviços de manutenção, os detentores de vagões, os prestadores de serviços e as entidades adjudicantes assumam a responsabilidade pelos produtos ou serviços que fornecem. Para se evitar o risco de essa responsabilidade não ser devidamente assumida, cada interveniente deverá ser responsabilizado pela sua atividade específica. Cada interveniente deverá também ser responsável pela comunicação completa e fidedigna, aos outros intervenientes, das informações necessárias à verificação da aptidão dos veículos para circulação, em particular os dados sobre o estado e o historial do veículo, os dossiês de manutenção, os dados que permitem rastrear as operações de carregamento e as declarações de expedição.

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 7 (adaptado)

~~Os requisitos de segurança dos subsistemas das redes ferroviárias transeuropeias são enunciados na Diretiva 96/48/CE e na Diretiva 2001/16/CE. No entanto, estas diretivas não definem requisitos comuns ao nível do sistema e não tratam em pormenor da regulamentação, gestão e supervisão da segurança. Quando as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) definirem níveis de segurança mínimos dos subsistemas, será cada vez mais importante estabelecer igualmente objetivos de segurança igualmente ao nível do sistema.~~

⇩ texto renovado

(7) Cada empresa ferroviária, gestor de infraestrutura e entidade de manutenção deve assegurar que as empresas que contrata e outras partes porão em prática medidas de controlo dos riscos, aplicando para o efeito os métodos de monitorização estabelecidos no quadro dos métodos comuns de segurança. As empresas contratadas deverão aplicar este processo com base em disposições contratuais. Sendo estas disposições uma parte essencial do seu sistema de gestão da segurança, as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura deverão dá-las a conhecer, a pedido, à Agência Ferroviária da União Europeia («a Agência») e à autoridade nacional de segurança, no quadro da atividade de supervisão.

---

8 ~~JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.~~

9 ~~JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.~~

↓ Retificação, JO L 220, de 21.6.2004, p. 16, considerando 8 (adaptado)

~~Deverão ser gradualmente introduzidos objetivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS) a fim de garantir a manutenção de um nível elevado de segurança e, se e quando necessário e razoavelmente exequível, a sua melhoria. Os OCS e MCS deverão proporcionar instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos operadores tanto ao nível da Comunidade como dos Estados-Membros.~~

⇩ texto renovado

(8) A fim de garantir que a segurança se mantém a um nível elevado, ou é melhorada quando necessário e razoavelmente exequível, introduziram-se gradualmente objetivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS), os quais deverão proporcionar instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos operadores tanto ao nível da União como dos Estados-Membros. Para se avaliar se os sistemas satisfazem os OCS e facilitar a monitorização do desempenho no domínio da segurança ferroviária, estabeleceram-se indicadores comuns de segurança (ICS).

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 9 (adaptado)

~~A informação sobre a segurança do sistema ferroviário é escassa e, em geral, não se encontra à disposição do público. É por conseguinte necessário estabelecer indicadores comuns de segurança (ICS) a fim de avaliar se o sistema dá cumprimento aos OCS e facilitar o acompanhamento do desempenho dos caminhos de ferro em matéria de segurança. No entanto, as definições nacionais em matéria de ICS podem aplicar-se durante um período de transição, devendo pois ser prestada a devida atenção ao grau de desenvolvimento de definições comuns de ICS quando se elaborar o primeiro conjunto de OCS.~~

⇩ texto renovado

(9) As normas nacionais, que se baseiam frequentemente em normas técnicas nacionais, têm vindo a ser substituídas por normas baseadas em normas comuns, estabelecidas no quadro dos OCS, dos MCS e das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI). A fim de eliminar os obstáculos à interoperabilidade, e tendo em conta o alargamento do âmbito de aplicação das ETI a todo o sistema ferroviário da União e o encerramento de pontos em aberto nas ETI, importa reduzir o número de normas nacionais. Para o efeito, os Estados-Membros deverão manter atualizado o seu sistema de normas nacionais e suprimir as obsoletas, disso informando a Comissão e a Agência.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 10 (adaptado)

~~As normas de segurança nacionais, que se baseiam frequentemente em normas técnicas nacionais, deverão ser gradualmente substituídas por normas baseadas em normas comuns, estabelecidas pelas ETI. A introdução de novas normas nacionais específicas que não se baseiem em tais normas comuns deverá ser o mais limitada possível. As novas normas nacionais deverão estar em conformidade com a legislação comunitária e facilitar a passagem para uma abordagem comum da segurança ferroviária. Por conseguinte, todas as partes interessadas deverão ser consultadas antes de um Estado-Membro adotar uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS. Em tais casos, o novo projeto de norma deverá ser analisado pela Comissão, a qual tomará uma decisão se considerar que o projeto de norma não está em conformidade com a legislação comunitária ou que constitui uma forma de discriminação arbitrária ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros.~~

⇩ texto renovado

(10) Tendo em conta a abordagem gradual da eliminação dos obstáculos à interoperabilidade do sistema ferroviário e o tempo necessário para a adoção das ETI, importa evitar que os Estados-Membros adotem novas normas nacionais ou lancem projetos que aumentem a diversidade do sistema existente. O sistema de gestão da segurança é o instrumento reconhecido de prevenção de acidentes, sendo responsabilidade das empresas ferroviárias tomarem imediatamente medidas corretivas com o objetivo de evitar que os acidentes se repitam. Os Estados-Membros não deverão diminuir essa responsabilidade estabelecendo novas normas nacionais na sequência de um acidente.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 considerando 11 (adaptado)

~~A atual situação, em que as normas de segurança nacionais desempenham ainda um importante papel, deve ser considerada uma fase de transição para uma situação em que, a longo prazo, se aplicarão as normas europeias.~~

⇩ texto renovado

(11) No cumprimento dos seus deveres e responsabilidades, os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias deverão aplicar um sistema de gestão da segurança que satisfaça os requisitos da União e contenha elementos comuns. A informação relativa à segurança e à aplicação do sistema de gestão da segurança deverá ser apresentada à Agência e à autoridade do Estado-Membro em questão responsável pela segurança.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 12 (adaptado)

~~O desenvolvimento de OCS, MCS e ICS, bem como a necessidade de facilitar o progresso conducente a uma abordagem comum da segurança ferroviária, exigem apoio técnico ao nível da Comunidade. A Agência Ferroviária Europeia, instituída pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho[10], é criada para formular recomendações sobre OCS, MCS e ICS e novas medidas de harmonização e vigiar a evolução da segurança ferroviária na Comunidade.~~

⇩ texto renovado

(12) A fim de garantir um nível elevado de segurança ferroviária e condições equitativas para todas as empresas ferroviárias, estas deverão estar subordinadas aos mesmos requisitos de segurança. Uma empresa ferroviária licenciada deve ser titular de um certificado de segurança para poder ter acesso à infraestrutura ferroviária. O certificado de segurança deverá provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a dar cumprimento às normas e regras de segurança aplicáveis. No que respeita aos serviços de transporte internacional, deverá ser suficiente uma única aprovação do sistema de gestão da segurança ao nível da União.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 13 (adaptado)

~~No cumprimento dos seus deveres e responsabilidades, os gestores da infraestrutura e as empresas ferroviárias deverão implementar um sistema de gestão da segurança que satisfaça os requisitos comunitários e contenha elementos comuns. A informação sobre a segurança e a implementação do sistema de gestão da segurança deverão ficar subordinadas à autoridade responsável pela segurança do Estado-Membro em questão.~~

⇩ texto renovado

(13) Com base na Diretiva 2004/49/CE, estabeleceram-se métodos harmonizados de monitorização, avaliação da conformidade, supervisão e avaliação dos riscos, a aplicar pelas empresas ferroviárias e pelas autoridades nacionais de segurança. Este quadro regulamentar atingiu a maturidade suficiente para se introduzir progressivamente o «certificado de segurança único», válido em toda a União. O sistema de certificado de segurança único tornará o sistema ferroviário mais eficaz e eficiente, reduzindo os encargos administrativos suportados pelas empresas ferroviárias.

[10] ~~Ver página 3 do presente Jornal Oficial.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 14 (adaptado)

~~O sistema de gestão da segurança deverá ter em conta que as disposições da Diretiva 89/3991/CE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho[11], e as respetivas diretivas individuais são plenamente aplicáveis à proteção da saúde e segurança dos trabalhadores do setor dos transportes ferroviários. O sistema de gestão da segurança deverá igualmente ter em conta as disposições da Diretiva 96/49/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas[12].~~

⇩ texto renovado

(14) A emissão do certificado de segurança único deverá ter por base a prova de que a empresa ferroviária estabeleceu o seu próprio sistema de gestão da segurança. Para se obter essa prova, poderá ser necessário não só inspecionar *in situ* a empresa ferroviária, como supervisionar a sua atividade para verificar se continua a aplicar devidamente o sistema de gestão da segurança depois de lhe ter sido emitido o certificado.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 15 (adaptado)

~~A fim de garantir um nível elevado de segurança ferroviária e condições equitativas para todas as empresas ferroviárias, estas deverão estar subordinadas aos mesmos requisitos de segurança. O certificado de segurança deverá provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a dar cumprimento às normas e regras de segurança pertinentes. No que respeita aos serviços de transporte internacional, deverá ser suficiente a aprovação do sistema de gestão da segurança num Estado-Membro e a atribuição de validade comunitária a essa aprovação. Por outro lado, a adesão a normas nacionais deverá ficar subordinada a uma certificação suplementar em cada Estado-Membro. O objetivo final deverá consistir na criação de um certificado de segurança comum com validade comunitária.~~

⇩ texto renovado

(15) O gestor da infraestrutura é o principal responsável pela segurança da conceção, manutenção e exploração da sua rede ferroviária. Deverá, portanto, dispor de uma autorização de segurança, emitida pela autoridade nacional de segurança no que respeita ao sistema de gestão da segurança e outras disposições que aplica para satisfazer os requisitos de segurança.

11 ~~JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.~~

12 ~~JO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2003/29/CE da Comissão (JO L 90 de 8.4.2003, p. 47).~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 16 (adaptado)

~~Além dos requisitos de segurança previstos no certificado de segurança, as empresas ferroviárias licenciadas devem satisfazer os requisitos nacionais, compatíveis com a legislação comunitária e aplicados de maneira não discriminatória, relativos à saúde, à segurança e às condições sociais, incluindo disposições legais relativas ao tempo de condução, e aos direitos dos trabalhadores e dos utilizadores, tal como previsto nos artigos 6.º e 12.º da Diretiva 95/18/CE.~~

⇩ texto renovado

(16) A certificação do pessoal de bordo constitui frequentemente um obstáculo intransponível para os novos operadores. Os Estados-Membros devem garantir que as empresas ferroviárias que pretendam oferecer serviços nas suas redes terão à disposição as estruturas de formação e certificação do pessoal de bordo necessárias para cumprirem os requisitos das normas nacionais.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 17 (adaptado)

~~Cabe ao gestor da infraestrutura a responsabilidade principal pela segurança da conceção, manutenção e exploração da sua rede ferroviária. Paralelamente à certificação de segurança das empresas ferroviárias, o gestor da infraestrutura ficará sujeito a uma autorização de segurança da autoridade responsável pela segurança no que se refere ao seu sistema de gestão da segurança e outras disposições para satisfazer os requisitos de segurança.~~

⇩ texto renovado

(17) A entidade responsável pela manutenção de vagões de mercadorias deve ser certificada. Se essa entidade for o gestor da infraestrutura, a certificação deverá fazer parte do processo de concessão da autorização de segurança. O certificado emitido é garante da observância dos requisitos de manutenção estabelecidos pela presente diretiva relativamente aos vagões cuja manutenção é efetuada pela entidade sua titular. O certificado deve ser válido em toda a União e a sua emissão deve competir a um organismo apto a auditar o sistema de manutenção da entidade titular. Sendo os vagões de mercadorias utilizados frequentemente no tráfego internacional, e atendendo a que uma entidade de manutenção poderá querer recorrer a oficinas de mais de um Estado-Membro, convém que o organismo de certificação possa exexutar as suas ações de controlo em toda a União.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 18 (adaptado)

~~Os Estados-Membros deverão envidar esforços para apoiar os candidatos que pretendam entrar no mercado na qualidade de empresas ferroviárias. Em especial, deverão prestar~~

~~informações e agir com prontidão a pedidos de certificação de segurança. Para as empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte internacional é importante que os procedimentos sejam semelhantes nos diversos Estados-Membros. Embora o certificado de segurança contenha, no futuro próximo, elementos nacionais, deverá todavia ser possível harmonizar os seus elementos comuns e facilitar a criação de um modelo comum.~~

⇩ texto renovado

(18) As autoridades nacionais de segurança devem ser totalmente independentes, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, das empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura e entidades adjudicantes. Deverão desempenhar as suas funções de forma aberta e sem discriminações, cooperar com a Agência na criação de um espaço ferroviário único e coordenar os critérios de decisão. No interesse da eficiência, dois ou mais Estados-Membros poderão compartilhar os efetivos e os recursos das respetivas autoridades nacionais de segurança.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 19 (adaptado)

~~A certificação do pessoal ferroviário e a autorização de colocação em serviço do material circulante nas diversas redes nacionais constituem frequentemente obstáculos intransponíveis para os novos operadores. Os Estados-Membros deverão garantir que estruturas de formação e certificação do pessoal ferroviário necessárias para cumprir os requisitos estabelecidos nas normas de segurança nacionais sejam postas à disposição das empresas ferroviárias que solicitem certificados de segurança. Deverá ser estabelecido um procedimento comum de autorização de colocação em serviço do material circulante.~~

⇩ texto renovado

(19) Se uma autoridade nacional de segurança for chamada a supervisionar a atividade de uma empresa ferroviária estabelecida em vários Estados-Membros, a Agência deve informar as outras autoridades nacionais de segurança interessadas e assegurar a necessária coordenação das atividades de supervisão.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 20 (adaptado)

~~Os períodos de condução e de repouso dos maquinistas e outro pessoal com funções de segurança têm um impacto importante no nível de segurança do sistema ferroviário. Estes aspetos inserem-se no âmbito de aplicação dos artigos 137.º a 139.º do Tratado e são já objeto de negociações entre os parceiros sociais no âmbito do Comité de Diálogo Setorial, estabelecido nos termos da Decisão 98/500/CE[13].~~

---

[13] ~~JO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2003/29/CE da Comissão (JO L 90 de 8.4.2003, p. 47).~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 21 (adaptado)

~~O estabelecimento de um sistema ferroviário seguro na Comunidade exige condições harmonizadas para a emissão de cartas de condução aos maquinistas e ao pessoal de acompanhamento de bordo que desempenha funções de segurança, matéria sobre a qual a Comissão anunciou a sua intenção de propor legislação em breve. Quanto ao restante pessoal que desempenhe funções de segurança essenciais, as suas qualificações estão já a ser estabelecidas ao abrigo das Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 22 (adaptado)

~~Enquanto parte do novo quadro regulamentar comum da segurança ferroviária, deverão ser criadas autoridades nacionais em todos os Estados-Membros responsáveis pela regulamentação e supervisão da segurança ferroviária. Para facilitar a sua cooperação ao nível comunitário, dever-lhes-ão ser confiadas as mesmas tarefas e responsabilidades mínimas. As autoridades nacionais responsáveis pela segurança deverão gozar de um nível elevado de independência. Deverão desempenhar as suas tarefas de forma aberta e não discriminatória, contribuindo para a criação de um sistema ferroviário comunitário único, e cooperar no sentido de coordenar os critérios que presidem às suas tomadas de decisão, nomeadamente no que respeita à certificação de segurança das empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte ferroviário internacional.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 23 (adaptado)

(~~23~~20) Os acidentes ferroviários graves são raros. Porém, podem ter consequências desastrosas e suscitar preocupações por parte do público relativamente ao desempenho do sistema ferroviário em termos de segurança. Consequentemente, todos esses acidentes deverão, numa perspetiva de segurança, ser objeto de inquérito para evitar a sua repetição, devendo ~~os seus~~ resultados deste ser tornados públicos. Outros acidentes e incidentes ⌦ devem ser igualmente ser objeto de inquérito de segurança se ⌫ ~~podem ser~~ constituírem importantes precursores de acidentes graves~~, devendo igualmente ser objeto de inquéritos sobre segurança, sempre que necessário~~.

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 24

(~~24~~21) O inquérito ~~sobre~~ de segurança deverá manter-se separado do inquérito judiciário sobre o mesmo incidente e ter acesso às provas e testemunhas. Deverá ser efetuado por um organismo permanente, independente dos intervenientes ~~d~~no setor ferroviário e que funcione de modo a evitar quaisquer conflitos de interesses e qualquer possível envolvimento nas causas das ocorrências investigadas. Em especial, a sua independência funcional não deverá ser afetada, se estiver estreitamente associado à autoridade nacional de segurança ou à entidade nacional reguladora dos caminhos de

ferro para efeitos organizativos e de estrutura jurídica. As suas investigações deverão ser efetuadas com a maior abertura possível. Para cada ocorrência o organismo de inquérito deverá criar o correspondente grupo de inquérito, com a competência necessária para ~~encontrar~~ determinar as causas imediatas e subjacentes do incidente.

⇩ texto renovado

(22) Para que possa exercer com eficiência a sua atividade e cumprir os seus deveres, o organismo de inquérito deverá ter acesso em tempo útil ao local do acidente, caso necessário em concertação com a autoridade judiciária. Os relatórios de inquérito, as conclusões e as recomendações proporcionam informações cruciais para o reforço da segurança ferroviária e deverão ser colocados à disposição do público ao nível da União. As recomendações de segurança deverão ser cumpridas pelos destinatários, devendo as medidas tomadas ser comunicadas ao organismo de inquérito.

(23) Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de violação das disposições da presente diretiva e assegurar a sua aplicação. As sanções deverão ser eficazes, proporcionais e dissuasivas.

(24) Atendendo a que os objetivos das medidas propostas na presente diretiva, a saber, a coordenação de atividades nos Estados-Membros para efeitos da regulação e supervisão da segurança, a investigação de acidentes e o estabelecimento de objetivos comuns de segurança, métodos comuns de segurança, indicadores comuns de segurança e requisitos comuns para o certificado de segurança único, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, podendo ser mais bem alcançados ao nível da União, esta pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para se atingirem aqueles objetivos.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 25 (adaptado)

~~Os relatórios de inquérito, as conclusões e as recomendações proporcionam informações cruciais para a melhoria futura da segurança ferroviária e deverão ser colocados à disposição do público a nível comunitário. As recomendações em matéria de segurança deverão ser cumpridas pelos destinatários, devendo as medidas tomadas ser comunicadas ao organismo de inquérito.~~

⇩ texto renovado

(25) Para efeitos de complementar e alterar elementos da presente diretiva não essenciais, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado, no que diz respeito ao estabelecimento e revisão dos métodos comuns de segurança e à revisão dos indicadores comuns de segurança e dos objetivos comuns de segurança. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(26) Para assegurar condições uniformes de aplicação da presente diretiva, devem ser conferidas à Comissão competências de execução no que respeita aos requisitos e elementos do sistema de gestão da segurança, à revisão do sistema de certificação das entidades de manutenção de vagões de mercadorias e seu alargamento a outro material circulante e ao conteúdo essencial dos relatórios de inquérito a acidentes e incidentes. Essas competências deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão[14].

(27) A obrigação de transpor a presente diretiva para o direito interno deve limitar-se às disposições que tenham sofrido alterações de fundo relativamente à diretiva anterior. A obrigação de transpor as disposições inalteradas decorre da diretiva anterior.

(28) A presente diretiva não deve prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito interno e de aplicação das referidas diretivas, indicados no anexo IV, parte B.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 26 (adaptado)

~~Atendendo a que os objetivos da ação encarada, a saber, a coordenação de atividades nos Estados-Membros para garantir a regulamentação e supervisão da segurança, realizar inquéritos sobre acidentes e estabelecer, ao nível comunitário, objetivos comuns de segurança, métodos comuns de segurança, indicadores comuns de segurança e requisitos comuns para os certificados de segurança, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão da ação, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aqueles objetivos.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 27 (adaptado)

~~As medidas necessárias à execução da presente diretiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[15].~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 28 (adaptado)

~~A presente diretiva visa reorganizar e coligir a legislação comunitária pertinente em matéria de segurança ferroviária. Nesta conformidade, podem ser revogadas as disposições relativas à~~

---

[14] JO L 55 de 28.2.201, p.13.

[15] ~~JO L 184 de 17.7.1990, p. 23.~~

~~certificação de segurança das empresas de caminhos de ferro anteriormente previstas na Directiva 2001/14/CE, juntamente com todas as referências à certificação de segurança. A Directiva 95/18/CE integrava requisitos relativos às qualificações de segurança do pessoal operacional e à segurança do material circulante, os quais estão abrangidos pelos requisitos sobre a certificação de segurança da presente diretiva e deixarão, pois, de ser parte integrante dos requisitos de licenciamento. Uma empresa ferroviária licenciada tem de possuir um certificado de segurança para poder ter acesso à infraestrutura ferroviária.~~

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16, considerando 29 (adaptado)

~~Os Estados-Membros devem determinar o regime de sanções aplicável às violações do disposto na presente diretiva e assegurar a sua aplicação. As referidas sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas,~~

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

ADOTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Obje~~tiv~~o

A presente diretiva ~~visa~~ ⌦ estabelece disposições ⌫ com vista a garantir a promoção e o reforço da segurança dos caminhos de ferro ~~comunitários~~ ⌦ da União ⌫ e melhorar o acesso ao mercado ~~da prestação~~ dos serviços de transporte ferroviário~~s~~ mediante:

a) A harmonização da estrutura de regulamentação dos Estados-Membros;

b) A definição das responsabilidades dos diversos intervenientes ⌦ no setor ferroviário ⌫ ;

c) O desenvolvimento de objetivos comuns de segurança e de métodos comuns de segurança, tendo em vista ~~uma maior harmonização das~~ ⇨ a eliminação gradual da necessidade de ⇦ normas nacionais;

d) A ~~exigência da~~ criação, em ~~todos os~~ ⇨ em cada ⇦ Estado~~s~~-Membro~~s~~, de uma autoridade ~~responsável pela~~ ⌦ nacional ⌫ de segurança e de um organismo ~~para proceder a~~ de inquérito~~s~~ ~~sobre~~ a acidentes e incidentes;

e) A definição de princípios comuns de gestão, ~~de~~ regulamentação e ~~de~~ supervisão da segurança ferroviária.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva é aplicável ao sistema ferroviário dos Estados-Membros, que pode dividir-se em subsistemas para os domínios de caráter estrutural e ~~operacional~~ ⇨ funcional ⇦. A presente diretiva abrange os requisitos de segurança do sistema no seu conjunto, incluindo a segurança da gestão da infraestrutura e ~~da exploração~~ do tráfego e a interação entre empresas ferroviárias ~~e~~ ⇨ , ⇦ gestores ~~da~~ de infraestrutura ⇨ e outros intervenientes no setor ferroviário ⇦.

2. ⇨ Estão excluídos do âmbito de aplicação da presente diretiva: ⇦

~~2. Os Estados-Membros podem excluir das medidas que adotarem em aplicação da presente diretiva:~~

a) Os metropolitanos, os elétricos e ~~outros~~ os sistemas ~~de caminho de ferro~~ de metropolitano ligeiro~~s~~;

b) As redes ~~que estejam~~ funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e ~~que apenas se destinem~~ destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte locais, urbanos ou suburbanos de passageiros, bem como as empresas ferroviárias que apenas operem nes~~s~~tas redes;

⌦ 3. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação das medidas de execução da presente diretiva: ⌫

a~~e~~) As infraestruturas ferroviárias ~~que sejam propriedade~~ privadas ⇨ , bem como os veículos nelas utilizados exclusivamente, ⇦ ~~e existam exclusivamente para serem utilizadas pelo~~ se destinadas ao uso exclusivo do respetivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;

⇨ b) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística. ⇦

🡻 2008/110/CE Art. 1, pt. 1

~~d) Veículos históricos que circulam em redes nacionais desde que cumpram as regras e regulamentos nacionais de segurança destinados a garantir a circulação segura desses veículos;~~

~~e) Caminhos de ferro históricos, de museu e turísticos que circulam na sua própria rede, incluindo as oficinas, os veículos e o pessoal.~~

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

~~a) «Sistema ferroviário», a totalidade dos subsistemas para os domínios de caráter estrutural e de caráter operacional definidos nas Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE, bem como a gestão e a exploração do sistema no seu conjunto;~~

⇩ texto renovado

a) «Sistema ferroviário», o sistema ferroviário da União, na aceção do artigo 2.º da Diretiva xx [relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário];

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~b) «Gestor da infraestrutura», o organismo ou empresa responsável, em particular, pela instalação e manutenção de uma infraestrutura ferroviária, ou de parte dela, conforme definido no artigo 3.º da Diretiva 91/440/CEE, o que poderá igualmente incluir a gestão dos sistemas de controlo e segurança da infraestrutura. As funções de gestor da infraestrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diversos organismos ou empresas;~~

⇩ texto renovado

b) «Gestor de infraestrutura», o gestor da infraestrutura, na aceção do artigo 2.º da Diretiva 2001/14/CE[16];

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

c) «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária, na aceção ⇨ do artigo 2.º ⇦ da Diretiva 2001/14/CE, 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 ~~por essa~~ pela empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efetuem a tração;

d) «Especificaç~~ão~~ões técnica~~s~~ de interoperabilidade» (ETI), a~~s~~ especificaç~~ão~~ões de que é objeto ~~os~~ cada subsistema~~s~~ ou parte~~s~~ de subsistema~~s~~ a fim de ~~para~~ satisfazer~~em~~ os requisitos essenciais e ~~garantirem~~ assegurar a interoperabilidade do~~s~~ sistema~~s~~ ferroviário~~s~~ ~~transeuropeus de alta velocidade e convencionais~~, conforme definido ⇨ no artigo 2.º da Diretiva xx ⇦ ~~nas Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE;~~ ⇨ relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário; ⇦

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

~~f) «Métodos comuns de segurança» (MCS), os métodos que serão desenvolvidos para descrever os modos de avaliação dos níveis de segurança e de consecução dos OCS e do cumprimento de outros requisitos de segurança;~~

[16] JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

⌦ f) «Métodos comuns de segurança» (MCS), os métodos que descrevem a avaliação dos níveis de segurança, da consecução dos OCS e do cumprimento dos outros requisitos de segurança; ⌫

g) «Autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança», o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do disposto na presente diretiva ou ~~qualquer~~ o organismo ~~binacional~~ encarregado dessas tarefas ~~pelos~~ ⌦ por vários ⌫ Estados-Membros ~~dessas tarefas~~ para garantir um regime de segurança unificado ~~em infraestruturas transfronteiras especializadas~~;

h) «Normas ~~de segurança~~ nacionais», todas as normas ⇨ de aplicação obrigatória ⇦ que contenham ~~requisitos~~ prescrições de segurança ⇨ ou técnicas ⇦ no domínio ferroviário impost~~o~~as ao nível d~~os~~e Estado~~s~~-Membro~~s~~ e aplicáveis ~~a mais de uma~~ ⇨ às empresas ⇦ ~~empresa~~ ferroviária~~s~~, independentemente do organismo de que emanem;

i) «Sistema de gestão da segurança», a organização e as disposições adotadas pelo gestor ~~de uma~~ da infraestrutura ou ~~por uma~~ pela empresa ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações;

j) «Responsável pelo inquérito», a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de um inquérito;

k) «Acidente», um acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza, com consequências danosas; os acidentes dividem-se nas seguintes categorias: colisão~~ões~~, descarrilamento~~s~~, acidente~~s~~ em passagem~~ns~~ de nível, acidente~~s~~ com pessoas ~~provocados por~~ envolvendo material circulante em movimento, incêndio~~s~~ e outro~~s~~;

l) «Acidente grave», ~~qualquer~~ colisão~~,~~ ou descarrilamento de comboios que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos significativos no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança; por «danos significativos» entendem-se os danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo ~~responsável pelo~~ de inquérito num total de pelo menos 2 milhões de euros;

m) «Incidente», qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, associada à exploração ferroviária e que afete a segurança da exploração;

n) «Inquérito», o processo ~~levado a cabo~~ conduzido 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;

o) «Causas», as ações, omissões, eventos ou condições, ou a sua combinação, que conduziram ao acidente ou incidente;

~~p) «Agência», a Agência Ferroviária Europeia, agência comunitária para a segurança ferroviária e a interoperabilidade dos caminhos de ferro;~~

⇩ texto renovado

p) «Metropolitano ligeiro», um sistema ferroviário urbano e/ou suburbano, em que a capacidade e a velocidade admitida são geralmente inferiores às do caminho de ferro e do metropolitano, mas superiores às dos elétricos. Os sistemas de metropolitano ligeiro podem ter vias de circulação próprias ou compartilhar vias de circulação com o tráfego rodoviário e não compartilham normalmente os veículos utilizados no tráfego de longo curso de passageiros ou mercadorias;

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

q) «Organismos notificados», os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação CE dos subsistemas~~, conforme definidos nas Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE~~;

r) «Componente~~s~~ de interoperabilidade», qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de equipamento~~s~~ incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, direta ou indiretamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário~~ de alta velocidade ou convencional~~, ⇨ conforme definido no artigo 2.º da Diretiva xx relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário ⇦ ~~em conformidade com a definição das Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE. O conceito de «componente» abrange objetos tangíveis e intangíveis, como por exemplo o *software*~~;

🡻 2008/110/CE Art. 1, pt. 2 (adaptado)
⇨ texto renovado

s) «Detentor de material circulante», a pessoa ou entidade que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo quer tenha o direito de o utilizar, e ~~que~~ está registada como tal no ~~Registo de Matrícula Nacional~~ ⇨ registo nacional de material circulante a que se refere o ⇦ ~~(RMN) previsto no artigo 33.º da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008,~~ ⌦ artigo 43.º da Diretiva XX ⌫ relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário ~~comunitário (reformulação)~~[17] ~~(a seguir designada «diretiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário»)~~;

t) «Entidade ~~responsável pela~~ de manutenção», a entidade responsável pela manutenção de um veículo~~,~~ e registada como tal no ⌦ registo nacional de material circulante ⌫ ~~RMN~~;

u) «Veículo», um veículo ferroviário apto a circular com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tração ⇨ , integrado numa formação fixa ou variável ⇦ . Um veículo é composto por um ou mais subsistemas ~~ou partes de subsistemas~~ estruturais e funcionais.

---

17 ~~JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.~~

⇩ texto renovado

v) «Fabricante», a pessoa singular ou coletiva que constrói, ou manda projetar ou construir, componentes de interoperabilidade ou subsistemas e que os comercializa com o seu próprio nome ou com a sua marca;

w) «Expedidor», a empresa que expede mercadorias por conta própria ou por conta de terceiros;

x) «Carregador», a empresa que carrega mercadorias embaladas, incluindo mercadorias perigosas, contentores pequenos ou cisternas móveis em vagões ou contentores, ou que carrega contentores, contentores de granel, contentores de gás de elementos múltiplos, contentores-cisterna ou cisternas móveis em vagões;

y) «Enchedor», a empresa que carrega mercadorias, incluindo mercadorias perigosas, em cisternas (vagão-cisterna, vagão com cisterna amovível, cisterna móvel ou contentor-cisterna), vagões, contentores de granel grandes ou pequenos, vagões-bateria ou contentores de gás de elementos múltiplos.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

CAPÍTULO II

PROMOÇÃO E GESTÃO DA SEGURANÇA

Artigo 4.º

⇨ Papel dos operadores do sistema ferroviário na ⇦ ~~P~~promoção e reforço da segurança ferroviária

1. Os Estados-Membros ⇨ e a Agência ⇦ devem garantir a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que ~~tal seja~~ razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução da legislação ~~comunitária~~ ⌦ da União ⌫ e o progresso técnico e científico e dando prioridade à prevenção de acidentes graves.

~~Os Estados-Membros devem garantir o estabelecimento, a aplicação e a implementação de normas de segurança de forma aberta e não discriminatória, promovendo o desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário único europeu.~~

~~2. Os Estados-Membros devem garantir que as medidas destinadas ao desenvolvimento e melhoria da segurança ferroviária tomem em consideração a necessidade de uma abordagem baseada num sistema.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado) →1 2008/110/CE Art. 1, pt. 3 ⇨ texto renovado

2. Os Estados-Membros devem garantir que a responsabilidade pela segurança da exploração do sistema ferroviário e pelo controlo dos riscos a ele associados recaia sobre os gestores ~~da~~ de infraestrutura e as empresas ferroviárias, obrigando-os a:

a) I~~i~~implementar as necessárias medidas de controlo dos riscos, cooperando ~~reciprocamente~~ se adequado,

b) A~~a~~plicar as normas ~~e padrões de segurança~~ ⌦ da União ⌫ e as normas nacionais e ~~a~~

c) C~~e~~riar sistemas de gestão da segurança de acordo com o disposto na presente diretiva.

Sem prejuízo da responsabilidade civil em conformidade com os requisitos legais dos Estados-Membros, cada gestor ~~da~~ de infraestrutura e cada empresa ferroviária será responsável pela sua parte do sistema e pela segurança da respetiva exploração, incluindo o fornecimento de material e a contratação de serviços, perante utilizadores, clientes, os próprios trabalhadores e terceiros. ⇨ Os riscos associados às atividades de terceiros devem igualmente ser contemplados nos sistemas de gestão da segurança dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias. ⇦

3~~4~~. ~~Esta responsabilidade não afeta a responsabilidade de cada~~ ⌦ Cada ⌫ ~~produtor~~ fabricante, fornecedor de serviços de manutenção, →1 detentor de material circulante ← , prestador de serviços e entidade adjudicante ⌦ deve ⌫ assegurar que o~~s veículos~~ material circulante, instalações, acessórios, equipamentos ~~e materiais~~ ou serviços ~~por eles fornecidos, bem como os serviços prestados,~~ que fornece estejam em conformidade com os requisitos e as condições de utilização indicados, de modo que as empresas ferroviárias e/ou os gestores ~~da~~ de infraestrutura os possam utilizar em segurança na exploração.

⇩ texto renovado

4. Os operadores do sistema ferroviário com papel importante nas operações com incidência na segurança devem aplicar, se necessário em concertação, as necessárias medidas de controlo dos riscos. Além das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura, incluem-se nesses operadores:

a) As entidades de manutenção dos veículos;

b) Os expedidores, carregadores e enchedores, responsáveis pela segurança das operações de carregamento;

c) Os fabricantes, responsáveis pela conceção e construção de veículos ferroviários seguros, suas peças, componentes ou subconjuntos, da infraestrutura ferroviária e dos sistemas de energia e de controlo-comando de via, bem como pela documentação preliminar de manutenção respeitante a cada veículo.

5. As empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e as entidades de manutenção devem certificar-se de que as empresas que contratam aplicam medidas de controlo dos riscos. Para o efeito, aplicarão o método comum para o processo de monitorização estabelecido no

Regulamento (UE) n.º 1078/2012[18]. As empresas contratadas devem executar este processo no âmbito de disposições contratuais. As empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e as entidades de manutenção devem comunicar à Agência ou à autoridade nacional de segurança, a seu pedido, as respetivas disposições contratuais.

6. Cada operador do sistema ferroviário que identifique um risco para a segurança decorrente de defeito, irregularidades de construção ou funcionamento deficiente do equipamento técnico, incluindo o dos subsistemas estruturais, deve informar do risco as outras partes interessadas, para que estas possam tomar as medidas corretivas necessárias para garantir a preservação do nível de segurança do sistema ferroviário.

7. Caso as empresas ferroviárias intercambiem veículos, todos os operadores interessados devem trocar as informações relevantes para a segurança da exploração. Nessas informações incluem-se os dados sobre o estado e o historial do veículo, os elementos dos dossiês de manutenção, os dados que permitem rastrear as operações de carregamento e as declarações de expedição. As informações devem ter o detalhe suficiente para que a empresa ferroviária possa avaliar os riscos de utilizar o veículo.

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artigo 5.º

Indicadores comuns de segurança

1. Para facilitar a avaliação da consecução dos OCS e permitir a ~~vigilância~~ monitorização da evolução geral da segurança ferroviária, os Estados-Membros devem recolher informações sobre os indicadores comuns de segurança (ICS) através dos relatórios anuais das autoridades ~~responsáveis pela~~ nacionais de segurança previstos no artigo 18.º.

~~O primeiro ano de referência para os ICS é 2006; estes deverão ser comunicados com o relatório anual no ano seguinte.~~

Os ICS serão estabelecidos de acordo com o disposto no anexo I.

⇩ texto renovado

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, para efeitos da revisão do anexo I, em particular com vista à atualização dos ICS à luz da evolução técnica e à adaptação dos métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes.

🡻2008/110/CE Art. 1, pt. 4 (adaptado)

~~2. O anexo I deve ser revisto antes de 30 de abril de 2009, designadamente para lhe incorporar definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes. Esta medida, que tem por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

[18] JO L 230 de 17.11.2012, p. 8.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

Artigo 6.º

Métodos comuns de segurança

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 5, a) (adaptado)

~~1. A Comissão deve aprovar antes de 30 de abril de 2008 um primeiro conjunto de MCS que abranja pelo menos os métodos descritos na alínea a) do n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.~~

~~A Comissão deve aprovar antes de 30 de abril de 2010 um segundo conjunto de MCS que abranja os restantes métodos referidos no n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.~~

~~Estas medidas, que têm por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

~~2. Com base nos mandatos que lhe forem conferidos nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, a Agência elaborará projetos de MCS e projetos de MCS revistos.~~

~~Os projetos de MCS devem basear-se numa análise dos métodos aplicados nos Estados-Membros.~~

~~3~~1. Os MCS devem descrever o modo de avaliação dos ~~nível~~ ⌦ níveis ⌫ de segurança, ~~e de~~ da consecução dos OCS e do cumprimento ~~de~~ dos outros requisitos de segurança, mediante a elaboração e a definição de:

a) Métodos de avaliação dos riscos;

b) Métodos de avaliação da conformidade com os requisitos dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos do disposto nos artigos 10.º e 11;

~~c~~

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 5, b)

~~c) Na medida em que não estejam ainda cobertos pelas ETI, métodos de verificação de que os subsistemas de caráter estrutural dos sistemas ferroviários são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis.~~

⇩ texto renovado

c) Métodos de supervisão a aplicar pelas autoridades nacionais de segurança e métodos de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura e entidades de manutenção;

d) Outros métodos relacionados com processos do sistema de gestão da segurança, que precisem de ser harmonizados ao nível da União.

🡻2008/110/CE Art. 1, pt. 5, c)

~~4. Os MCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação, a evolução global da segurança ferroviária e as obrigações dos Estados-Membros definidas no n.º 1 do artigo 4.º. Esta medida, que tem por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

⇩ texto renovado

2. A Comissão atribuirá à Agência mandatos para elaborar os projetos de novos MCS a que refere o n.º 1, alínea d), preparar a revisão e a atualização de todos os MSC à luz da evolução tecnológica ou das exigência sociais e dirigir à Comissão as recomendações necessárias.

Ao formular as recomendações, a Agência deve ter em conta os pontos de vista dos utilizadores e das partes diretamente interessadas. As recomendações devem conter um relatório sobre os resultados destas consultas e um relatório de avaliação do impacto do MCS a adotar.

3. Os MCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação e a evolução global da segurança ferroviária, com vista a preservar e, sempre que razoavelmente exequível, reforçar a segurança.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, para efeitos do estabelecimento de novos MCS e de MCS revistos.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

5. Os Estados-Membros devem fazer as alterações necessárias às ~~suas~~ normas ~~de segurança~~ nacionais à luz da adoção dos MCS e das respetivas revisões.

Artigo 7.º

Objetivos comuns de segurança

~~1. Os OCS serão desenvolvidos, adotados e revistos nos termos do presente artigo.~~

~~2. Com base nos mandatos que lhe forem conferidos nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, a Agência elaborará projetos de OCS e projetos de OCS revistos.~~

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 6, a) (adaptado)

~~3. O primeiro conjunto de projetos de OCS deve basear-se numa análise dos objetivos existentes e dos desempenhos em matéria de segurança nos Estados-Membros e deve assegurar que o atual desempenho do sistema ferroviário em matéria de segurança não seja reduzido em nenhum Estado-Membro. Este conjunto de projetos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de abril de 2009 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

~~O segundo conjunto de projetos de OCS deve basear-se na experiência adquirida com o primeiro conjunto de OCS e com a sua aplicação. Este conjunto de projetos deve refletir todos os domínios prioritários em que a segurança ainda precise de ser reforçada. Este conjunto de projetos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de abril de 2011 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~4.~~1. Os OCS definirão os níveis de segurança mínimos que devem ~~ser alcançados~~ atingir ~~pel~~as diversas partes do sistema ferroviário e ~~pel~~o sistema no seu conjunto, em cada Estado-Membro, expressos em critérios de aceitação dos seguintes riscos:

a) Riscos individuais relacionados com os passageiros, o pessoal, incluindo o pessoal ~~dos empreiteiros~~ das empresas contratadas, os utilizadores das passagens de nível e outras pessoas, bem como, sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, riscos individuais relacionados com a presença de pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias;

b) Riscos para a sociedade.

⇩ texto renovado

2. A Comissão atribuirá à Agência um mandato para elaborar os projetos de revisão de OCS e dirigir à Comissão as recomendações necessárias.

3. Os OCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária. Os OCS revistos devem refletir os aspetos prioritários em que é necessário reforçar a segurança.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, para efeitos do estabelecimento de OCS revistos.

🡻2008/110/CE Art. 1, pt. 6, b) (adaptado)

~~5. Os OCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária. Esta medida, que tem por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~6.~~5. Os Estados-Membros devem fazer as alterações necessárias às ~~suas~~ normas ~~de segurança~~ nacionais para alcançarem pelo menos os OCS, e quaisquer OCS revistos, de acordo com os calendários de implementação em anexo a esses objetivos. Devem notificar essas normas à Comissão nos termos ~~do n.º 3~~ do artigo 8.º

Artigo 8.º

Normas ~~de segurança~~ nacionais

~~Na aplicação da presente diretiva, os Estados-Membros devem estabelecer normas de segurança nacionais de caráter vinculativo e garantir que sejam publicadas e postas à disposição de todos os gestores de infraestruturas, empresas ferroviárias, requerentes de certificados de segurança e requerentes de autorizações de segurança, numa linguagem clara que possa ser compreendida pelas partes interessadas.~~

⇩ texto renovado

1. Os Estados-Membros podem estabelecer novas normas nacionais exclusivamente nos casos seguintes:

a) Quando as normas respeitantes a métodos de segurança vigentes não estão abrangidas por MCS;

b) Enquanto medida preventiva urgente, designadamente na sequência de acidente.

Os Estados-Membros devem assegurar que as normas nacionais têm em conta a necessidade de uma abordagem sistémica.

2. Um Estado-Membro que pretenda estabelecer uma nova norma nacional deve notificar o projeto de norma à Agência e à Comissão, pelos meios informáticos apropriados, em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) n.º .../... [regulamento relativo à Agência].

3. Se a Agência tomar conhecimento de que uma norma nacional, notificada ou não, se tornou redundante ou é incompatível com os MSC ou a legislação da União adotada posteriormente à sua entrada em vigor, aplica-se o procedimento previsto no artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º .../... [regulamento relativo à Agência].

4. Os Estados-Membros devem garantir que as normas nacionais são disponibilizadas gratuitamente, numa linguagem clara que possa ser compreendida pelos interessados.

5. Às normas nacionais notificadas por força do presente artigo não se aplica o procedimento de notificação previsto na Diretiva 98/34/CE.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~2. Antes de 30 de Abril de 2005, os Estados-Membros devem notificar a Comissão de todas as normas de segurança nacionais pertinentes que estejam em vigor, nos termos do anexo II, e indicar a respetiva área de aplicação.~~

~~A notificação deve também fornecer informações sobre o conteúdo principal dessas normas, com referências aos diplomas legais, e sobre a forma de legislação, bem como indicar o organismo ou organização responsável pela sua publicação.~~

~~3. O mais tardar quatro anos após a entrada em vigor da presente diretiva, a Agência analisará o modo como as normas de segurança nacionais são publicadas e tornadas disponíveis, nos termos do disposto no n.º 1, e fará as recomendações adequadas à Comissão sobre as medidas a adotar para desenvolver um formulário normalizado único para a publicação destas regras e sobre a determinação de um regime linguístico destinado a tornar esta informação mais facilmente acessível aos utilizadores.~~

~~4. Os Estados-Membros notificarão imediatamente a Comissão de qualquer alteração às normas de segurança nacionais e de qualquer nova norma dessa natureza que possa vir a ser adotada, a menos que essa norma esteja inteiramente relacionada com a aplicação de ETI.~~

~~5. A fim de limitar tanto quanto possível a aprovação de novas normas nacionais específicas, evitando, assim, o surgimento de novos obstáculos, e a fim de permitir a harmonização progressiva das normas de segurança, a Comissão acompanhará a aprovação de novas normas nacionais pelos Estados-Membros.~~

~~6. Após a adoção dos OCS, se um Estado-Membro tencionar introduzir uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS ou se um Estado-Membro tencionar introduzir uma nova norma de segurança nacional que possa afetar a atividade de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros no território do Estado-Membro em questão, este consultará atempadamente todas as partes interessadas e aplicar-se-á o procedimento previsto no n.º 7.~~

~~7. O Estado-Membro deve submeter o projeto de norma de segurança à Comissão, declarando os motivos da sua introdução.~~

~~Se a Comissão entender que o projeto de norma de segurança é incompatível com os MCS ou com a consecução, pelo menos, dos OCS, ou que constitui um meio de discriminação arbitrário ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros, aprovará uma decisão, cujo destinatário será o Estado-Membro em causa, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º.~~

~~Se a Comissão tiver sérias dúvidas sobre a compatibilidade do projeto de norma de segurança com os MCS ou com a consecução, pelo menos, dos OCS, ou considerar que o mesmo constitui um meio de discriminação arbitrário ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros, informará imediatamente o Estado-Membro em causa, que deve suspender a aprovação, entrada em vigor ou aplicação da norma, até à aprovação, no prazo de seis meses, de uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 27.º~~

Artigo 9.º

Sistemas de gestão da segurança

1. Os gestores ~~das~~ de infraestrutura~~s~~ e as empresas ferroviárias devem criar os seus sistemas de gestão da segurança para garantir que o sistema ferroviário possa, pelo menos, atingir os OCS e esteja em conformidade ~~com as normas de segurança nacionais descritas no artigo 8.º e no anexo II e~~ com os requisitos de segurança enunciados nas ETI, e que sejam aplicadas as partes pertinentes dos MCS ⌦ e as normas notificadas em conformidade com o artigo 8.º ⌫ .

2. O sistema de gestão da segurança deve satisfazer os requisitos ~~e incluir os elementos previstos no anexo III,~~ adaptados ao caráter, dimensão e outras características da atividade desenvolvida. Deve garantir o controlo de todos os riscos associados à atividade do gestor da infraestrutura ou da empresa ferroviária, incluindo a prestação de serviços de manutenção, o fornecimento de material e o recurso a ~~contratantes~~ empresas contratadas. Sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o sistema de gestão da segurança terá igualmente em conta, sempre que oportuno e razoável, os riscos decorrentes das atividades de outras partes.

⇩ texto renovado

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, os elementos integrantes do sistema de gestão da segurança. Estes atos são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

3. O sistema de gestão da segurança ~~de qualquer~~ do gestor da infraestrutura deve ter em conta os efeitos das operaç~~ão~~ões d~~e~~as diversas empresas ferroviárias na rede e ~~tomar providência~~s incluir disposições que permitam a todas as empresas ferroviárias operar em conformidade com as ETI e as normas ~~de segurança~~ nacionais e com as condições estabelecidas no respetivo certificado de segurança. O sistema ⌦ de gestão da segurança ⌫ deve ~~ainda~~ ser desenvolvido com o objetivo de coordenar os procedimentos de emergência do gestor da infraestrutura com todas as empresas ferroviárias que exploram a sua infraestrutura.

4. Todos os gestores ~~das~~ de infraestrutura~~s~~ e todas as empresas ferroviárias devem apresentar anualmente à autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança, antes de 30 de junho, um relatório sobre a segurança respeitante ao ano civil anterior. Esse relatório deverá incluir:

a) Informações sobre a forma como são cumpridos os objetivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança;

b) ~~A elaboração de~~ Os indicadores de segurança nacionais, e ~~d~~os ICS previstos no anexo I, na medida em que sejam relevantes para a organização que apresenta o relatório;

c) Os resultados das auditorias de segurança internas;

d) Observações sobre as deficiências e ~~funcionamento incorreto~~ anomalias das operações ferroviárias e da gestão da infraestrutura que possam ser importantes para a autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança.

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16
⇨ texto renovado

CAPÍTULO III

CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

Artigo 10.º

~~Certificados de segurança~~ ⇨ Certificado de segurança único ⇦

⇩ texto renovado

1. As empresas ferroviárias que pretendam aceder à infraestrutura ferroviária têm de ser titulares do certificado de segurança único.

2. O certificado de segurança único é emitido pela Agência com base em prova de que a empresa ferroviária estabeleceu o seu próprio sistema de gestão da segurança, em conformidade com o artigo 9.º, e satisfaz os requisitos estabelecidos nas ETI e demais legislação aplicável, por forma a controlar os riscos e a prestar serviços de transporte na rede com toda a segurança.

3. O certificado de segurança único deve especificar o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas. O certificado é válido em toda a União para operações equivalentes.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~1. Para poder ter acesso à infraestrutura ferroviária, uma empresa ferroviária tem de ser detentora de um certificado de segurança, nos termos do disposto no presente capítulo. O certificado de segurança pode cobrir toda a rede ferroviária de um Estado-Membro ou apenas uma parte limitada dessa rede.~~

↓ 2008/110/EC Art. 1, pt. 7, a)

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

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~2. O certificado de segurança deve incluir:~~

~~a) A certificação da aceitação do sistema de gestão da segurança da empresa ferroviária descrito no artigo 9.º e no anexo III;~~

~~e~~

↓ 2008/110/EC Art. 1, pt. 7, b)

~~b) A certificação da aceitação das disposições adotadas pela empresa ferroviária para dar cumprimento aos requisitos específicos necessários à prestação dos seus serviços na rede em causa em condições de segurança. Esses requisitos podem dizer respeito à aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, incluindo as normas de exploração da rede, a aceitação dos certificados do pessoal e a autorização de pôr em serviço os veículos utilizados pelas empresas ferroviárias. Esta certificação deve basear-se na documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o disposto no anexo IV.~~

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~3. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária dá início às suas operações deve conceder a certificação nos termos do n.º 2.~~

~~A certificação atribuída nos termos do n.º 2 deve especificar o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas. A certificação atribuída nos termos da alínea a) do n.º 2 será válida em toda a Comunidade para operações de transporte ferroviário equivalentes.~~

~~4. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária prevê explorar serviços adicionais de transporte ferroviário deve conceder a necessária certificação nacional suplementar nos termos da alínea b) do n.º 2.~~

⇩ texto renovado

4. Três meses antes de dar início a um novo serviço, a empresa ferroviária deve transmitir à autoridade nacional de segurança a documentação comprovativa de que:

a) Irá cumprir as regras de exploração, incluindo as normas nacionais disponibilizadas em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, e avaliar a segurança da exploração, tendo em conta as disposições do Regulamento (UE) n.º 352/2009 da Comissão[19] e assegurando a gestão de todos os riscos no âmbito do seu sistema de gestão da segurança e a tomada das disposições necessárias para a segurança da exploração;

b) Tomou as disposições necessárias para assegurar a cooperação e a coordenação com o gestor da infraestrutura da rede ou redes em que se propõe operar;

c) Tomou as disposições necessárias para assegurar a prestação do serviço com toda a segurança.

d) É titular de licença emitida em conformidade com a Diretiva 95/18/CE do Conselho[20].

e) O tipo e o âmbito da exploração prevista correspondem aos especificados no seu certificado de segurança.

Caso tenha dúvidas quanto à observância de uma ou mais destas condições, a autoridade nacional de segurança deve pedir esclarecimentos à empresa ferroviária. Tal pedido não pode

[19] JO L 108 de 29.4.2099, p. 4.
[20] JO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

ter efeitos suspensivos ou dilatórios do serviço. Caso comprove que não são observadas uma ou mais condições, a autoridade deve remeter o assunto para a Agência, a qual tomará as medidas apropriadas, nomeadamente a revogação do certificado.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado) ⇨ texto renovado

5. O certificado de segurança único deve ser renovado mediante ~~pedido~~ requerimento da empresa ferroviária, a intervalos não superiores a cinco anos. O certificado ~~de segurança~~ deve ser atualizado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou âmbito da exploração seja substancialmente alterado.

O titular do certificado de segurança único deve informar~~, no mais breve prazo,~~ a ⇨ Agência, ⇦ ~~autoridade competente responsável pela segurança~~ no mais breve prazo, de ~~todas as~~ alterações significativas nas condições ~~da parte pertinente~~ do certificado de segurança único. Deve igualmente notificar a ⇨ Agência ⇦ ~~autoridade competente responsável pela segurança~~ sempre que sejam introduzidas novas categorias de pessoal ou novos tipos de material circulante.

A ⇨ Agência ⇦ ~~autoridade competente responsável pela segurança~~ pode exigir que ~~a parte pertinente do~~ o certificado de segurança único seja revist~~a~~o na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

~~6. Caso a autoridade responsável pela segurança considere que o titular do certificado de segurança deixou de satisfazer as condições necessárias para a certificação por si emitida, deve revogar as partes a) e/ou b) do certificado, justificando a sua decisão. A autoridade responsável pela segurança que tenha revogado uma certificação nacional suplementar concedida de acordo com o n.º 4 deve comunicar sem demora a sua decisão à autoridade responsável pela segurança que concedeu a certificação prevista na alínea a) do n.º 2.~~

~~Do mesmo modo, a autoridade responsável pela segurança deve retirar o certificado de segurança, se se verificar que o seu titular não fez dele o uso previsto no ano a seguir à sua emissão.~~

⇩ texto renovado

6. Caso determine que o titular do certificado de segurança único deixou de satisfazer as condições de certificação, a autoridade nacional de segurança deve requerer à Agência a revogação do certificado. A Agência pode revogar o certificado, devendo justificar a sua decisão e comunicá-la imediatamente às autoridades nacionais de segurança das redes em que a empresa ferroviária opera.

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 ⇨ texto renovado

7~~6~~. A ⇨ Agência ⇦ ~~autoridade competente responsável pela segurança~~ deve informar ~~a Agência~~ ⇨ as autoridades nacionais de segurança, ⇦ no prazo de um mês, ~~sobre a~~ da emissão, ~~a~~ renovação, ~~a~~ alteração ou ~~a~~ revogação d~~esc~~ certificados de segurança ⇨ únicos ⇦ ~~mencionados na alínea a) do n.º 2~~. A informação deve especificar a denominação e o endereço

da empresa ferroviária, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado ~~de segurança~~ e, em caso de revogação, as razões da decisão.

~~7. A Agência deve avaliar a evolução da certificação de segurança antes de 30 de Abril de 2009 e apresentar um relatório à Comissão, com recomendações sobre uma estratégia de transição para um certificado de segurança único comunitário. A Comissão tomará as medidas apropriadas na sequência da recomendação.~~

⇩ texto renovado

8. A Agência deve monitorizar continuamente a eficácia das atividades de emissão de certificados de segurança únicos e de supervisão exercidas pelas autoridades nacionais de segurança e, nos casos em que se justifique, dirigir recomendações à Comissão no sentido de as melhorar. A Agência pode, designadamente, recomendar um MCS para um processo do sistema de gestão da segurança que precise de ser harmonizado ao nível da União, conforme disposto no artigo 6.º, n.º 1, alínea d).

⇩ texto renovado

Artigo 11.º

Requerimento de certificado de segurança único

1. Os requerimentos para a obtenção do certificado de segurança único são apresentados à Agência. Esta deve decidir sobre o requerimento no mais breve prazo, não superior, em todo o caso, a quatro meses a contar da receção das informações exigidas e das informações adicionais que tenha pedido. Caso o requerente seja chamado a prestar informações adicionais, estas devem ser prontamente comunicadas.

2. A Agência deve emitir orientações pormenorizadas sobre o modo de se obter o certificado de segurança único. Deve também fazer a relação dos requisitos estabelecidos para efeitos do disposto no artigo 10.º, n.º 2, e publicar os documentos relevantes.

3. Deve ser disponibilizado gratuitamente aos requerentes um documento de orientação que descreva os requisitos a satisfazer para a obtenção do certificado de segurança único e enumere os documentos a apresentar. As autoridades nacionais de segurança devem colaborar com a Agência na difusão destas informações.

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo ~~11.º~~ ⌦ 12.º ⌫

Autorização de segurança dos gestores de infraestruturas

1. Para ser autorizado a gerir e explorar uma infraestrutura ferroviária, o gestor da infraestrutura ~~terá de~~ deve obter uma autorização de segurança ~~concedida pela~~ da autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança do Estado-Membro em que se encontre estabelecido.

A autorização de segurança deve ~~incluir:~~ conter

~~(a)~~ ~~Uma autorização que confirme~~ a confirmação da aceitação do sistema de gestão de segurança do gestor da infraestrutura ~~descrito~~ ⌦ prescrito ⌫ no artigo 9.º ~~e no anexo III~~ ⌦ , bem como dos procedimentos e ⌫ providências ~~tomadas pelo gestor da infraestrutura para cumprir os~~ adotados para dar cumprimento aos requisitos ~~específicos~~ necessários à segurança da conceção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo do tráfego e de sinalização.

~~e~~

~~b) Uma autorização que confirme a aceitação das providências tomadas pelo gestor da infraestrutura para cumprir os requisitos específicos necessários à segurança da conceção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo de tráfego e de sinalização.~~

2. A autorização de segurança deve ser renovada mediante ~~pedido~~ requerimento do gestor da infraestrutura, a intervalos ~~não superiores a~~ ⇨ de ⇦ cinco anos. A autorização ~~de segurança~~ deve ser atualizada, total ou parcialmente, sempre que a infraestrutura, a sinalização, a alimentação de energia~~,~~ ou os princípios a que obedecem a respetiva exploração e manutenção sejam substancialmente alterados. O titular da autorização de segurança deve informar a autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança, no mais breve prazo, de todas essas alterações.

A autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança poderá exigir que a autorização de segurança seja revista na sequência de alterações substanciais do quadro ~~de~~ regulamentar da segurança.

Caso ~~a autoridade responsável pela segurança~~ considere que ~~o~~ um gestor de infraestrutura autorizado ~~de uma infraestrutura~~ deixou de satisfazer as condições necessárias à concessão d~~e um~~a autorização de segurança, a autoridade nacional de segurança deve revogar imediatamente a autorização, justificando a sua decisão.

⇩ texto renovado

3. A autoridade nacional de segurança deve decidir sobre o requerimento no mais breve prazo, não superior, em todo o caso, a quatro meses a contar da apresentação das informações exigidas e das informações adicionais que tenha pedido.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~3~~4. A autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança deve informar a Agência~~,~~ no prazo de um mês~~,~~ ~~sobre a~~ da emissão, ~~a~~ renovação, ~~a~~ alteração ou ~~a~~ revogação de autorizações de segurança. A informação deve especificar a denominação e o endereço do gestor da infraestrutura, a data de emissão, o âmbito e a validade da autorização ~~de segurança~~ e, em caso de revogação, as razões da ~~sua~~ decisão.

~~*Artigo 12.º*~~

~~**Requisitos aplicáveis aos pedidos de certificação de segurança e de autorização de segurança**~~

~~1. A autoridade responsável pela segurança deve decidir sobre os pedidos de certificação de segurança ou de autorização de segurança no mais breve prazo e, em todo o caso, o mais tardar, quatro meses após o fornecimento de todas as informações solicitadas e de quaisquer informações adicionais que tenha pedido. Caso o requerente seja chamado a prestar informações adicionais, esse pedido de informações deve ser prontamente comunicado.~~

~~2. Para facilitar a criação de novas empresas ferroviárias e a apresentação de requerimentos por parte de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros, a autoridade responsável pela segurança deve fornecer orientações pormenorizadas sobre o modo de obter o certificado de segurança, enumerar todos os requisitos estabelecidos para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 10.º e colocar à disposição do requerente todos os documentos necessários.~~

~~As empresas ferroviárias que requeiram um certificado de segurança relativo a serviços prestados numa parte limitada e definida de uma infraestrutura devem receber orientações especiais que identifiquem especificamente as normas válidas para a parte em causa.~~

~~3. Deve ser colocado à disposição dos requerentes de certificados de segurança, a título gratuito, um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a enumeração dos documentos que têm de ser apresentados. Todos os pedidos de certificados de segurança devem ser apresentados na língua exigida pela autoridade responsável pela segurança.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artigo 13.º

Acesso a estruturas de formação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias ~~que requeiram um certificado de segurança~~ tenham acesso equitativo e ~~não discriminatório~~ sem discriminações às estruturas de formação para maquinistas e pessoal de acompanhamento dos comboios, sempre que tal formação se revele necessária à exploração de serviços na rede nacional ou ao cumprimento dos requisitos inerentes à obtenção do certificado de segurança ⌦ ou da licença e do certificado previstos na Diretiva 2007/59/CE[21] ⌫ .

Os serviços propostos devem incluir formação no necessário conhecimento dos itinerários, das normas e ~~dos~~ procedimentos de exploração, do sistema de sinalização e de ~~comando e controlo~~ controlo-comando e dos procedimentos de emergência aplicados nos itinerários explorados.

Os Estados-Membros devem igualmente assegurar que os gestores ~~da~~ de infraestrutura e o seu pessoal com funções de segurança essenciais tenham acesso equitativo e ~~não discriminatório~~ sem discriminações às estruturas de formação.

Se os serviços de formação não incluírem exames e a ~~concessão~~ emissão de certificados, os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias tenham acesso a essa certificação~~, caso se trate de um requisito do certificado de segurança~~.

A autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança deve garantir que a prestação de serviços de formação ou, se for caso disso, a ~~concessão~~ emissão de certificados ~~cumpre~~ satisfaz os

[21] JO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

requisitos ~~de segurança~~ previstos ⌦ na Diretiva 2007/59/CE, ⌫ nas ETI ou nas normas ~~de segurança~~ nacionais referidas no artigo 8.º ~~e no anexo II~~.

2. Se as estruturas de formação se encontrarem disponíveis exclusivamente através dos serviços de uma única empresa ferroviária ou do gestor da infraestrutura, os Estados-Membros devem garantir a sua colocação à disposição de outras empresas ferroviárias a um preço razoável e não discriminatório, que deverá estar relacionado com os custos e ~~que~~ poderá incluir uma margem de lucro.

3. Quando recrutarem novos maquinistas, pessoal de acompanhamento dos comboios e pessoal com funções de segurança essenciais, as empresas ferroviárias devem estar habilitadas a ter em consideração a eventual formação, qualificações e experiência adquiridas ~~previamente~~ anteriormente ~~em~~ noutras empresas ferroviárias. Para o efeito, assiste a esses membros do pessoal o direito de terem acesso a todos os documentos que atestem a sua formação, qualificações e experiência, de obterem cópias dos mesmos e de procederem à respetiva comunicação.

4. ~~Em todo o caso, cada empresa ferroviária e cada gestor da infraestrutura~~ ⌦ As empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura ⌫ ~~será~~ são responsáve~~l~~is pelo~~s~~ nível~~is~~ de formação e qualificação do seu pessoal que exerce funções relacionadas com a segurança ~~nos termos do disposto no artigo 9.º e no anexo III~~.

🡻2008/57/CE Art. 40

🡻2008/110/CE Art. 1, pt. 8 (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo 14.º ~~A~~

Manutenção de veículos

1. Antes de um veículo entrar em serviço ou ~~de~~ ser utilizado na rede, ~~a cada veículo~~ é-lhe atribuída uma entidade ~~responsável pela~~ de manutenção, a qual deve estar registada no registo nacional de material circulante ~~RMN~~, de acordo com o disposto no artigo 43~~33~~.º da Diretiva XX relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

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

3. Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 4.º, a entidade de manutenção deve assegurar, por meio de um sistema de manutenção, que os veículos por cuja manutenção é responsável se encontrem em condições seguras para circular. Para esse efeito, a entidade ~~responsável pela manutenção~~ deve assegurar que a manutenção dos veículos seja efetuada de acordo com:

a) O ~~registo~~ dossiê de manutenção de cada veículo;

b) Os requisitos em vigor, incluindo as regras de manutenção e as disposições ~~relativas às~~ das ETI.

A entidade ~~responsável pela~~ de manutenção pode efetuar ~~a manutenção~~ ela própria a manutenção ou recorrer a oficinas de manutenção contratadas.

4. ~~No caso~~ Tratando-se de vagões de ~~frete~~ mercadorias, cada entidade ~~responsável pela~~ de manutenção deve ser certificada por um organismo acreditado ou reconhecido de acordo com o ⇨ Regulamento (UE) n.º 445/2011 da Comissão[22] ⇦ ~~n.º 5~~, ou por uma autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança. ~~O processo de acreditação deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade, tais como as normas europeias relevantes da série EN 45000.~~ O processo de reconhecimento deve basear-se ~~igualmente~~ em critérios de independência, competência e imparcialidade.

Se~~mpre que~~ a entidade ~~responsável pela~~ de manutenção for ~~uma empresa ferroviária ou~~ um gestor de infraestrutura, o cumprimento ⇨ do Regulamento (UE) n.º 445/2011 ⇦ ~~dos critérios a adotar ao abrigo do n.º 5~~ deve ser verificado pela autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança competente, de acordo com os procedimentos ~~referidos~~ previstos ~~nos artigos~~ ⌦ no artigo 12.º ⌫ ~~10.º ou 11.º~~, e ~~ser~~ confirmado nos certificados especificados nesses procedimentos.

~~5. Com base numa recomendação da Agência, a Comissão aprova, até 24 de dezembro de 2010, uma medida que estabeleça um sistema de certificação da entidade responsável pela manutenção dos vagões de frete. Os certificados emitidos de acordo com este sistema devem confirmar o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3.~~

~~Essa medida deve incluir requisitos relativos:~~

~~a) Ao sistema de manutenção estabelecido pela entidade;~~

~~b) Ao formato e à validade do certificado emitido à entidade;~~

~~c) Aos critérios de acreditação ou reconhecimento do organismo ou organismos responsáveis pela emissão dos certificados e por garantir os controlos necessários para o funcionamento do sistema de certificação;~~

~~d) À data de aplicação do sistema de certificação, incluindo um período de transição de um ano para as entidades existentes responsáveis pela manutenção.~~

~~Essa medida, que tem por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva, completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

~~Com base numa recomendação da Agência, a Comissão reexamina, até 24 de dezembro de 2018, esta medida a fim de incluir todos os veículos e de atualizar, se necessário, o sistema de certificação aplicável aos vagões de frete.~~

5~~6~~. Os certificados emitidos nos termos do n.º 4~~5~~ são válidos em toda a ⌦ União ⌫ ~~Comunidade~~.

~~7. A Agência avalia o processo de certificação aplicado nos termos do n.º 5 e apresenta um relatório à Comissão no prazo de três anos após a entrada em vigor da medida em causa.~~

[22] JO L 122 de 11.5.2011, p. 22.

⇩ texto renovado

6. Até 31 de maio de 2014, a Agência avalia o sistema de certificação das entidades de manutenção de vagões de mercadorias, ponderando a oportunidade de o alargar a todos os veículos, e apresenta à Comissão o correspondente relatório.

7. Até 24 de dezembro de 2016, a Comissão adota, por meio de atos de execução, condições comuns para a certificação das entidades de manutenção de todos os veículos.

Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

O sistema de certificação estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 445/2011 para os vagões de mercadorias continua aplicável até à adoção dos atos de execução referidos no primeiro parágrafo.

🡻 2008/110/CE Art. 1, pt. 8 (adaptado)
⇨ texto renovado

⌦ Artigo 15.º ⌫

⌦ Derrogações ao sistema de certificação das entidades de manutenção ⌫

1~~8~~. Os Estados-Membros podem cumprir as obrigações de identificação e certificação das entidades ~~responsável pela~~ de manutenção através de medidas alternativas ⇨ ao sistema de certificação estabelecido no artigo 14.º ⇦ , nos seguintes casos:

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

b) Veículos utilizados em redes ou linhas ~~cujo gabarito é~~ de bitola diferente da da rede principal ~~na Comunidade~~ ⌦ da União ⌫ e ~~para os~~ relativamente aos quais o cumprimento dos requisitos referidos no artigo 14.º, n.º 3, ~~são~~ é assegurado~~s~~ por acordos internacionais com países terceiros;

c) Veículos ~~identificados no n.º 2 do~~ ⌦ abrangidos pelo ⌫ artigo 2.º e equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de uma autorização *ad hoc* da autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança ~~antes de entrarem em~~ previamente à prestação do serviço. Neste caso, as derrogações são concedidas por períodos máximos de cinco anos.

2. ~~Tais medidas alternativas~~ ⌦ As medidas alternativas referidas no n.º 1 ⌫ são aplicadas através de derrogações a conceder pela autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança ~~relevante~~ competente ⌦ ou pela Agência ⌫ :

a) No ato de registo dos veículos nos termos do artigo 43~~33~~.º da Diretiva xx relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, no que diz respeito à identificação da entidade ~~responsável pela~~ de manutenção;

b) No ato de emissão dos certificados de segurança e das autorizações de segurança a empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura nos termos dos artigos 10.º e 12~~11~~.º da presente diretiva, no que diz respeito à identificação ou certificação da entidade ~~responsável pela~~ de manutenção.

3. Tais derrogações ~~são~~ devem ser identificadas e justificadas no relatório anual de segurança referido no artigo 18.º ~~da presente diretiva~~. Se se concluir que estão a ser corridos riscos de segurança indevidos no sistema ferroviário ~~comunitário,~~ ⌦ da União, ⌫ a Agência informa imediatamente a Comissão. A Comissão entra em contacto com as partes envolvidas e, se apropriado, exige que o Estado-Membro ~~retire~~ revogue a sua decisão de derrogação.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~*Artigo 15.º*~~

~~Harmonização dos certificados de segurança~~

~~1. Antes de 30 de abril de 2009, devem ser aprovados, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, decisões sobre os requisitos harmonizados comuns referidos na alínea b) do n.º 2 do artigo 10.º e no anexo IV, bem como um modelo comum para os documentos de orientação dos requerentes.~~

~~2. A Agência recomendará requisitos harmonizados comuns e um modelo comum para os documentos de orientação dos requerentes com base num mandato aprovado nos termos do n.º 2 do artigo 27.º~~

CAPÍTULO IV

AUTORIDADES ⌦ NACIONAIS ⌫ ~~RESPONSÁVEIS PELA~~ DE SEGURANÇA

Artigo 16º

~~Competências~~ Funções

1. Cada Estado-Membro ~~deve~~ institui~~r~~ uma autoridade ~~responsável pela~~ de segurança. Essa autoridade~~, que pode ser o ministério que tutela os transportes,~~ deve ser independente na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer empresa ferroviária, gestor de infraestrutura, requerente de certificação e entidade adjudicante.

⇩ texto renovado

2. A autoridade nacional de segurança deve ser incumbida, pelo menos, das funções seguintes:

a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas «energia» e «infraestrutura» constitutivos do sistema ferroviário, de acordo com o artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva XX relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário;

b) Verificar se os componentes de interoperabilidade satisfazem os requisitos essenciais, conforme prescrito no artigo [x] da Diretiva XX relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário;

c) Atribuir o número europeu de veículo, conforme prescrito no artigo 42.º da Diretiva XX relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário;

d) A pedido da Agência, assisti-la na emissão, renovação, alteração e revogação de certificados de segurança únicos emitidos em conformidade com o artigo 10.º e verificar se são cumpridas as condições e os requisitos neles estabelecidos e se as empresas ferroviárias observam, na sua atividade, os preceitos da legislação da União e da legislação nacional;

e) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de segurança emitidas em conformidade com o artigo 12.º e verificar se são cumpridas as condições e os requisitos nelas estabelecidos e se os gestores de infraestrutura observam, na sua atividade, os preceitos da legislação da União e da legislação nacional;

f) Monitorizar e promover o cumprimento do quadro regulamentar da segurança, incluindo o sistema de normas nacionais, e, quando necessário, fazê-lo cumprir e atualizá-lo;

g) Supervisionar as empresas ferroviárias, conforme prescrito no anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1158/2010[23] e no Regulamento (UE) n.º 1077/2012[24] ;

h) Certificar-se de que os veículos estão devidamente inscritos no registo nacional de material circulante e de que as informações relativas à segurança deste constantes são exatas e estão atualizadas.

3. A autoridade nacional de segurança do Estado-Membro em que uma empresa ferroviária exerce atividades deve tomar as providências necessárias para a coordenação com a Agência e outras autoridades de segurança com vista à partilha de informações importantes relativas à empresa, especialmente sobre o seu desempenho de segurança e os riscos conhecidos. Deve também trocar informações com outras autoridades nacionais de segurança interessadas, se considerar que a empresa ferroviária não está a tomar as necessárias medidas de controlo dos riscos.

A referida autoridade deve informar imediatamente a Agência das preocupações que lhe suscite o desempenho de segurança das empresas ferroviárias que supervisione. A Agência tomará as medidas apropriadas, conforme disposto no artigo 10.º, n.º 6.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~2. À autoridade responsável pela segurança deve competir, no mínimo:~~

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 9, a)

~~a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas estruturais que constituem o sistema ferroviário de acordo com o artigo 15.º da diretiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário e verificar se são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;~~

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 9, b)

---

[23] JO L 326 de 10.12.2010, p. 11.
[24] JO L 230 de 17.11.2012, p. 3.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~e) Verificar se os componentes de interoperabilidade estão em conformidade com os requisitos essenciais previstos nos artigos 12.º das Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE;~~

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

~~e) Emitir, renovar, alterar e revogar partes dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos dos artigos 10.º e 11.º e verificar se estão satisfeitas as condições e os requisitos neles previstos e se as atividades dos gestores da infraestrutura e das empresas ferroviárias estão em conformidade com os requisitos estabelecidos na legislação comunitária ou nacional;~~

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

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 5, c)

~~g) Assegurar que os veículos estejam devidamente registados no RMN e que as informações de segurança nele constantes sejam exatas e estejam atualizadas.~~

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

~~3~~4. As funções ~~mencionadas~~ referidas no n.º 2 não podem ser transferidas para ~~um~~ nenhum gestor ~~da~~ de infraestrutura, ~~uma~~ empresa ferroviária ou ~~uma~~ entidade adjudicante, nem com estes ser contratadas.

Artigo 17.º

Princípios de tomada de decisões

1. As ⌦ autoridades nacionais ⌫ ~~autoridade responsável pela~~ de segurança ~~deve~~ ⌦ devem ⌫ desempenhar as suas funções de forma aberta, não discriminatória e transparente. ⌦ Devem, ⌫ em especial, ~~deve~~ permitir que todas as partes sejam ouvidas e fundamentar as suas decisões.

As ⌦ autoridades nacionais ⌫ ~~autoridade responsável pela~~ de segurança ~~deve~~ ⌦ devem ⌫ responder com prontidão aos pedidos e requerimentos, comunicar os seus pedidos de informação sem demora e tomar todas as suas decisões no prazo de quatro meses depois de ⌦ lhes ⌫ ~~lhe~~ ter sido fornecida toda a informação solicitada. No desempenho das funções referidas no artigo 16.º, as ⌦ autoridades nacionais ⌫ ~~autoridade responsável pela~~ de segurança ⌦ poderão ⌫ ~~poderá~~ sempre pedir a assistência técnica dos gestores ~~da~~ de infraestrutura e das empresas ferroviárias ou de outros organismos qualificados.

No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, a autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança deve consultar todas as pessoas envolvidas e as partes interessadas, incluindo os gestores ~~das~~ de infraestrutura~~s~~, as empresas ferroviárias, os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utentes e os representantes do pessoal.

2. A ⌦ Agência e as autoridades nacionais ⌫ ~~autoridade responsável pela~~ de segurança ⌦ terão ⌫ ~~terá~~ a liberdade de efetuar todas as inspeções e ~~os~~ inquéritos necessários ao desempenho das suas funções e deve ⌦ ser-lhes ⌫ ~~ser-lhe~~ concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos dos gestores ~~das~~ de infraestruturas e das empresas ferroviárias.

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que as decisões tomadas pela autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança sejam suscetíveis de recurso contencioso.

4. As autoridades ⌦ nacionais ⌫ ~~responsáveis pela~~ de segurança devem proceder a um intercâmbio ativo de opiniões e experiências ⇨ no âmbito da rede estabelecida pela Agência, com vista à harmonização dos critérios de tomada de decisões em toda a União.⇦ ~~com o objetivo de harmonizar os seus critérios de decisão em toda a Comunidade. A cooperação deve ter designadamente por objetivo facilitar e coordenar a certificação da segurança das empresas ferroviárias que dispõem de canais horários internacionais, nos termos do artigo 15.º da Diretiva 2001/14/CE.~~

~~A Agência prestar-lhes-á o seu apoio no desempenho destas funções.~~

⇩ texto renovado

5. O âmbito da cooperação entre a Agência e as autoridades nacionais de segurança nas matérias respeitantes às inspeções *in situ* em relação com a emissão do certificado de segurança único e à supervisão das empresas ferroviárias subsequente à emissão do certificado deve ser estabelecido em disposições contratuais ou de outra natureza.

🡻 Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

Artigo 18.º

Relatório anual

A autoridade nacional ~~responsável pela~~ de segurança deve publicar um relatório anual sobre as suas atividades no ano anterior e enviá-lo à Agência até 30 de setembro. Esse relatório incluirá informações sobre:

a) A evolução da segurança ferroviária, incluindo uma síntese, ao nível do Estado-Membro, dos ICS enunciados no anexo I;

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

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

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

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 10 (adaptado)
⇨ texto renovado

e) ~~Sobre as isenções concedidas~~ As derrogações decididas ao abrigo ~~do n.º 8~~ do artigo ~~14.º-A~~ ⌦ 14.º, ⌫ n.º 8.

⇨ f) As inspeções e auditorias às empresas ferroviárias que exercem atividades no Estado-Membro, efetuadas no quadro da atividade de supervisão. ⇦

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

CAPÍTULO V

INQUÉRITOS ~~SOBRE~~ A ACIDENTES E INCIDENTES

Artigo 19.º

Obrigação de investigar

1. Os Estados-Membros devem garantir que o organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ ~~referido no~~ a que se refere o artigo 21.º proceda a um inquérito após um acidente grave ocorrido no sistema ferroviário, com o objetivo de aumentar, se possível, a segurança ferroviária e prevenir acidentes.

2. Para além dos acidentes graves, o organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ ~~previsto no~~ a que se refere o artigo 21.º pode investigar os acidentes e incidentes que, em circunstâncias ligeiramente diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas ~~de caráter~~ estruturais~~l~~ ou dos componentes de interoperabilidade do~~s~~ sistema~~s~~ ferroviário~~s~~ ~~transeuropeus de alta velocidade ou convencionais~~ europeu.

Cabe ao organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ decidir da realização ou não de um inquérito ~~sobre~~ a um acidente ou incidente deste tipo. Na sua decisão, serão tidos em conta os seguintes elementos:

a) Gravidade do acidente ou incidente;

b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;

c) Impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária ao nível ~~comunitário~~ da União;

~~e~~

d) Pedidos dos gestores ~~das~~ de infraestrutura~~s~~, das empresas ferroviárias, da autoridade ~~responsável pela~~ de segurança ou dos Estados-Membros.

3. O âmbito dos inquéritos e o procedimento a adotar para a sua realização devem ser determinados pelo organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~, tendo em conta o disposto nos ~~os princípios e os objetivos dos~~ artigos 20.º e 22.º e em função dos ensinamentos que espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.

4. O inquérito não se ocupará, em circunstância alguma, da determinação da culpa ou responsabilidade.

Artigo 20.º

Estatuto do inquérito

1. No âmbito dos respetivos sistemas jurídicos, os Estados-Membros devem definir um estatuto jurídico do inquérito que permita ao responsável pelo inquérito desempenhar as suas atribuições da forma mais eficiente e no prazo mais curto.

~~2. Em conformidade com a legislação em vigor nos Estados-Membros e, se for caso disso, em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judiciário, as pessoas que efetuarem o inquérito devem obter o mais rapidamente possível:~~

⇩ texto renovado

2. Os Estados-Membros devem garantir, no quadro da legislação em vigor, a plena cooperação das autoridades responsáveis pelo inquérito judiciário e a obtenção pelos investigadores, no mais breve prazo possível, de:

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

a) Acesso ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infraestrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e de sinalização;

b) ~~O d~~Direito de receber de imediato uma listagem de provas e de proceder à remoção controlada de destroços e instalações ou componentes da infraestrutura para efeitos de exame ou análise;

c) Acesso e possibilidade de utilização do conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo de mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e d~~e~~e controlo do tráfego;

d) Acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;

e) Acesso aos resultados dos exames efetuados ao pessoal de bordo e outro pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente;

f) Oportunidade de interrogar o pessoal ferroviário envolvido e outras testemunhas;

g) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas e da autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança.

3. O inquérito deve ser efetuado independentemente de qualquer inquérito judiciário ~~judicial~~.

Artigo 21.º

Organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~

1. Cada Estado-Membro deve assegurar que os inquéritos ~~sobre~~ a acidentes e incidentes ~~mencionados~~ referidos no artigo 19.º sejam realizados por um organismo permanente, que

deve integrar, pelo menos, ~~uma pessoa~~ um investigador capaz de desempenhar as funções de responsável pelo inquérito na eventualidade de um acidente ou incidente. Esse organismo deve ser independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade e organismo notificado, e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas confiadas ao organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~. Deve também ser funcionalmente independente da autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos de ferro.

2. O organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ deve desempenhar as suas tarefas de modo independente das organizações mencionadas no n.º 1 e ter a capacidade de obter recursos suficientes para o efeito. Os seus ~~membros~~ investigadores devem ~~possuir~~ ter um estatuto que lhes confira as garantias de independência necessárias.

3. Os Estados-Membros devem aprovar disposições no sentido de as empresas ferroviárias, os gestores ~~da~~ de infraestrutura e, se for caso disso, a autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança serem obrigados a informar imediatamente o organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ dos acidentes e incidentes ~~a que se refere o~~ referidos no artigo 19.º O organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ deve poder ~~responder~~ reagir a essas informações e tomar as disposições necessárias para iniciar o inquérito o mais tardar uma semana após a receção do relatório relativo ao acidente ou incidente em questão.

4. O organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ pode conciliar as tarefas que lhe são atribuídas por força da presente diretiva com inquéritos ~~de~~ a outras ocorrências que não sejam acidentes e incidentes ferroviários, desde que tais inquéritos não comprometam a sua independência.

5. Se necessário, o organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ pode solicitar a assistência dos organismos ~~responsáveis pelos~~ de inquérito~~s~~ de outros Estados-Membros ou da Agência para lhe ~~fornecerem~~ prestarem apoio pericial ou efetuarem inspeções, análises ou avaliações técnicas.

6. Os Estados-Membros podem confiar ao organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ a tarefa de efetuar inquéritos ~~sobre~~ a acidentes e incidentes ferroviários distintos dos referidos no artigo 19.º

7. Os organismos ~~responsáveis pelos~~ de inquérito~~s~~ manterão um intercâmbio ativo de opiniões e experiências com o objetivo de desenvolver métodos de inquérito comuns, elaborar princípios comuns de acompanhamento das recomendações em matéria de segurança e de adaptação ao progresso técnico e científico.

A Agência prestar-lhes-á o seu apoio nesta tarefa.

Artigo 22.º

Procedimento de inquérito

1. Os acidentes ou incidentes ~~a que se refere o~~ referidos no artigo 19.º devem ser objeto de inquérito ~~por parte do~~ pelo organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ do Estado-Membro em que tiverem ocorrido. Caso não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreram ou caso tenham ocorrido numa instalação situada na fronteira ou junto da fronteira entre dois Estados-Membros, os organismos competentes deliberarão qual deles realizará o inquérito ou decidirão que este seja efetuado em cooperação. No primeiro caso, o outro organismo poderá participar no inquérito e partilhar plenamente os seus resultados.

Os organismos ~~responsáveis pelos~~ de inquéritos de outro Estado-Membro devem ser convidados a tomar parte no inquérito sempre que uma empresa ferroviária estabelecida ou licenciada nesse Estado-Membro esteja envolvida no acidente ou incidente.

O presente número não obsta a que os Estados-Membros permitam que os organismos competentes realizem inquéritos em cooperação noutras circunstâncias.

2. Para cada acidente ou incidente, o organismo ~~responsável pelos~~ de inquéritos deve obter os meios adequados, incluindo as competências operacionais e técnicas necessárias para efetuar o inquérito. Essas competências podem ser mobilizadas dentro do próprio organismo ou no exterior, consoante a natureza do acidente ou do incidente que será objeto de inquérito.

3. O inquérito deve ser efetuado da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes sejam ouvidas e partilhem os resultados. O gestor da infraestrutura e as empresas ferroviárias em questão, a autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência competentes e os representantes do pessoal e dos utilizadores serão regularmente informados do inquérito e do seu andamento, sendo-lhes, na medida do possível, facultada a oportunidade de darem os seus pareceres e opiniões em relação ao inquérito e a possibilidade de fazerem observações sobre as informações constantes dos projetos de relatórios.

4. O organismo ~~responsável pelo~~ de inquérito deve concluir as suas investigações no local do acidente no mais curto prazo possível por forma a dar ao gestor da infraestrutura a possibilidade de a repor em condições e a abrir aos serviços de transporte ferroviário com a maior brevidade.

Artigo 23.º

Relatórios

1. Os inquéritos ~~sobre~~ a ~~um~~ acidentes ou incidentes ~~a que se refere o~~ referidos no artigo 19.º devem ser objeto de relatórios, cuja forma dependerá do tipo e da gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões. Os relatórios indicarão os objetivos do inquérito, mencionados no n.º 1 do artigo 19.º, e incluirão, se for caso disso, recomendações em matéria de segurança.

2. O organismo ~~responsável pelos~~ de inquéritos deve tornar público o relatório final no mais curto prazo possível ~~e~~, em princípio, o mais tardar, 12 meses após a data da ocorrência. ~~O relatório deve seguir, tanto quanto possível, a estrutura enunciada no anexo V~~. O relatório, acompanhado das recomendações em matéria de segurança, deve ser enviado às partes envolvidas mencionadas no ~~n.º 3 do~~ artigo 22.º, n.º 3, e aos organismos e partes interessadas de outros Estados-Membros.

⇩ texto renovado

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o conteúdo dos relatórios de inquérito a acidentes e incidentes. Estes atos são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

3. O organismo ~~responsável pelos~~ de inquéritos publicará anualmente, até 30 de setembro, um relatório sobre os inquéritos efetuados no ano anterior, as recomendações ~~formuladas~~ em

matéria de segurança formuladas e as medidas tomadas em conformidade com recomendações formuladas anteriormente.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artigo 24.º

Informações a comunicar à Agência

1. No prazo de uma semana a contar da decisão de dar início a um inquérito, o organismo ~~responsável pelo~~ de inquérito deve informar a Agência desse facto. A informação deve indicar a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de mortes e de danos corporais e materiais.

2. O organismo ~~responsável pelo~~ de inquérito deve enviar à Agência uma cópia do relatório final mencionado no ~~n.º 2 do~~ artigo 23.º, n.º 2, e do relatório anual ~~previsto~~ mencionado no n.º 3 do mesmo artigo ~~23.º~~.

Artigo 25.º

Recomendações em matéria de segurança

1. Uma recomendação em matéria de segurança formulada ~~por um~~ pelo organismo ~~responsável por um~~ de inquérito não deve dar lugar, em circunstância alguma, a uma presunção de culpa ou de responsabilidade ~~por um~~ pelo acidente ou incidente.

2. Os destinatários das recomendações são ⌦ a Agência, ⌫ a autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança e, se ~~o caráter~~ a natureza da recomendação assim o exigir, outros organismos ou autoridades do Estado-Membro ou outros Estados-Membros. Os Estados-Membros e as suas autoridades ⌦ nacionais ⌫ ~~responsáveis pela~~ de segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que as recomendações em matéria de segurança formuladas pelos organismos ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~ sejam devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas.

3. A autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança e as outras autoridades ou organismos ou, se for caso disso, os outros Estados-Membros destinatários das recomendações informarão o organismo ~~responsável pelos~~ de inquérito~~s~~, pelo menos uma vez por ano, das medidas tomadas ou previstas na sequência da recomendação.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 11 (adaptado)

~~*Artigo 26.º*~~

~~Adaptação dos anexos~~

~~Os anexos devem ser adaptados ao progresso técnico e científico. Esta medida, que tem por objeto alterar elementos não essenciais da presente diretiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.~~

⇩ texto renovado

Artigo 26.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados previsto no artigo 5.º, n.º 2, e no artigo 7.º, n.º 2, é conferido por um período indeterminado.

3. A delegação de poderes prevista no artigo 5.º, n.º 2, e no artigo 7.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior, nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, e do artigo 7.º, n.º 2, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da data em que o ato lhes foi notificado, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16
⇨ texto renovado

Artigo 27.º

Procedimento de comité

~~1. A Comissão é assistida pelo comité instituído no artigo 21.º da Diretiva 96/48/CE.~~

⇨ 1. A Comissão é assistida por um comité. Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011. ⇦

~~2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º~~

⇨ 2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. ⇦

~~O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.~~

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 12, a) (adaptado)

~~2-A. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º~~

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 12, b)

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~*Artigo 28.º*~~

~~Medidas de execução~~

~~1. Os Estados-Membros poderão apresentar à Comissão eventuais questões relativas à execução da presente diretiva. As decisões adequadas serão aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 27.º~~

~~2. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições relativas à certificação de segurança e à autorização de segurança e, no prazo de dois meses a contar da receção do pedido, decidirá, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.~~

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~CAPÍTULO VII~~

~~DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS~~

~~*Artigo 29.º*~~

~~**Alterações à Diretiva 95/18/CE**~~

~~A Diretiva 95/18/CE é alterada do seguinte modo:~~

~~1. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:~~

~~*«Artigo 8.º*~~

~~Consideram-se preenchidas as condições relativas à competência profissional sempre que a empresa de transporte ferroviário que requer a licença disponha ou venha a dispor de uma organização de gestão que possua a experiência e/ou os conhecimentos necessários para exercer um controlo de exploração e uma supervisão seguros e eficazes no que se refere ao tipo de operações especificado na licença.»~~

~~2. É revogada a secção II do anexo.~~

~~*Artigo 30.º*~~

~~**Alterações à Diretiva 2001/14/CE**~~

~~A Diretiva 2001/14/CE é alterada do seguinte modo:~~

~~1. O título passa a ter a seguinte redação:~~

~~«Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária.»~~

~~2. A alínea f) do n.º 2 do artigo 30.º passa a ter a seguinte redação:~~

~~«f) As disposições relativas ao acesso nos termos do artigo 10.º da Diretiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários[25], alterada pela Diretiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de abril de 2004, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários[26];»~~

~~3. É revogado o artigo 32.º~~

~~4. O n.º 2 do artigo 34.º passa a ter a seguinte redação:~~

~~«2. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições relativas à tarifação e à repartição de capacidade e, no prazo de dois meses a contar da receção desse pedido, decidirá, nos termos do n.º 2 do artigo 35.º, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.»~~

Artigo ~~31.º~~ ⌦ 28.º ⌫

Relatório e outras ações ~~comunitárias~~ ⌦ da União ⌫

~~Antes de 30 de abril de 2007 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução da presente diretiva.~~

25 ~~JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.~~

26 ~~JO L 164 de 30.4.2004, p. 164~~

⇩ texto renovado

Antes de [data a inserior pelo OP – *cinco anos a contar da data de entrada em vigor*] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução da presente diretiva, elaborado com base nas informações relevantes prestadas pela Agência.

🡻Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Esse relatório será acompanhado, se necessário, de propostas de novas ações ~~comunitárias~~s ⌦ da União ⌫ .

Artigo ~~32.º~~ ⌦ 29.º ⌫

Sanções

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicável às violações das disposições nacionais aprovadas nos termos da presente diretiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções impostas devem ser efetivas, proporcionadas, não discriminatórias e dissuasivas.

Os Estados-Membros devem notificar a Comissão desse regime até à data prevista no artigo ~~33.º~~ ⌦ 32.º, n.º 1 ⌫ , bem como de qualquer alteração posterior, no mais breve prazo.

⇩ texto renovado

Artigo 30.º

Disposições transitórias

Os anexos III e V da Diretiva 2004/49/CE são aplicáveis até à data a partir da qual forem aplicáveis os atos de execução previstos no artigo 6.º, n.^{os} 2 e 3, no artigo 9.º, n.º 2, no artigo 14.º, n.º 7, e no artigo 23.º, n.º 2, da presente diretiva.

Até [data a inserior pelo OP – *dois anos a contar da data de entrada em vigor*], as autoridades nacionais de segurança devem continuar a emitir certificados de segurança em conformidade com o disposto na Diretiva 2004/49/CE. Os referidos certificados são válidos até caducarem.

Artigo 31.º

Recomendações e pareceres da Agência

A Agência formula recomendações e pareceres, em conformidade com o artigo 15.º do Regulamento …/… [regulamento relativo à Agência], para efeitos da aplicação da presente diretiva. Essas recomendações e pareceres servirão de base para as medidas que a União venha a adotar ao abrigo da presente diretiva.

↓ Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado) ⇨ texto renovado

Artigo ~~33.º~~ ⌦ 32.º ⌫

~~Execução~~ ⌦ Transposição ⌫

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até ⇨ [data a inserior pelo OP – *dois anos a contar da data de entrada em vigor*], ⇦ as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ~~à presente diretiva~~ ⌦ aos artigos 2.º, 3.º, 4.º, 8.º, 10.º, 16.º, 18.º e 20.º e ao anexo I ⌫ ~~até 30 de abril de 2006 e informar imediatamente a Comissão desse facto.~~ ⇨ e comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.⇦

2. ~~Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma~~ As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. ⇨ Devem igualmente precisar que as referências, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, às diretivas revogadas pela presente diretiva se consideram referências à presente diretiva. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência. ⇦ ~~As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.~~

⇩ texto renovado

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva, bem como o quadro de correspondência entre essas disposições e a presente diretiva.

3. A obrigação de transposição e execução da presente diretiva não se aplica à República de Chipre nem à República de Malta enquanto não existir rede ferroviária nos respetivos territórios.

No entanto, logo que uma entidade pública ou privada apresente uma candidatura oficial para construir uma linha de caminho de ferro com vista à sua exploração por uma ou mais empresas ferroviárias, o Estado-Membro interessado deve adotar legislação de execução da presente diretiva no prazo de um ano a contar da data de receção da candidatura.

Artigo 33.º

Revogação

A Diretiva 2004/49/CE, tal como alterada pelas diretivas indicadas no anexo II, parte A, é revogada com efeitos a partir de [data a inserior pelo OP – *dois anos a contar da data de entrada em vigor*], sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros quanto aos prazos de transposição para o direito interno e de aplicação indicados no anexo II, parte B.

As referências à diretiva revogada devem entender-se como referências à presente diretiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo III.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artigo 34.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor ~~na data~~ ⌦ no vigésimo dia seguinte ao ⌫ da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

⇩ texto renovado

Os artigos 10.º e 11.º são aplicáveis a partir de [data a inserior pelo OP – *dois anos a contar da data de entrada em vigor*].

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artigo 35.º

Destinatários

Os ~~Estados-Membros são os~~ destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

⌦ *Pelo Parlamento Europeu*	*Pelo Conselho* ⌫
⌦ *O Presidente*	*O Presidente* ⌫

↓2009/149/CE Art. 1 e anexo (adaptado)

ANEXO I

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA

As autoridades ⌦ nacionais ⌫ ~~responsáveis pela~~ de segurança devem comunicar todos os anos os indicadores comuns de segurança. ~~O primeiro período de referência é 2010.~~

~~Os indicadores relacionados com as atividades mencionadas no artigo 2.º, n.º 2, alíneas a) e b), a serem comunicados, devem sê-lo separadamente.~~

Caso sejam ~~detetados~~ identificados novos factos ou erros após a apresentação do relatório, a autoridade ⌦ nacional ⌫ ~~responsável pela~~ de segurança deve alterar ou corrigir os indicadores relativos a determinado ano na primeira oportunidade conveniente, o mais tardar por ocasião da apresentação do relatório anual seguinte.

Para os indicadores relativos a acidentes mencionados no ponto 1, aplicar-se-á o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho~~, de 16 de dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários~~[1], na medida em que as informações se encontrem disponíveis.

1. ***Indicadores relativos aos acidentes***

1.1. Número total e relativo (por ~~km-comboio~~ comboio.km) de acidentes significativos, ~~e discriminação~~ discriminado pelos seguintes tipos de ~~acidentes~~ ⌦ acidente ⌫ :

i) ~~colisões~~ ⌦ colisão ⌫ de comboio~~s~~ ⌦ com veículo ferroviário ⌫ ~~, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarite~~,

⌦ ii) colisão de comboio com objeto dentro do gabari de obstáculos, ⌫

iii) ~~descarrilamentos~~ ⌦ descarrilamento ⌫ de comboio~~s~~,

iv) acidente~~s~~ em passagem~~ns~~ de nível, incluindo ~~acidentes que envolvam~~ com peões,

v) acidente~~s~~ com pessoas ~~provocados por~~ ⌦ envolvendo ⌫ material circulante em movimento, excetuando suicídios,

vi) incêndio~~s~~ no material circulante,

vii) ~~outros~~ ⌦ outro ⌫ .

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

1.2. Número total e relativo (por ~~km-comboio~~ comboio.km) de feridos graves e ~~de~~ mortos, por tipo de acidente, discriminado~~s~~ pelas seguintes categorias:

i) ~~passageiros~~ ⌦ passageiro ⌫ (igualmente em relação ao número total de ~~quilómetros-passageiro~~ passageiros.km e de ~~quilómetros-comboio de passageiros~~ comboios de passageiros.km),

[1] ~~JO L 14 de 21.1.2003, p. 1.~~

ii) ~~trabalhadores~~ ⌦ trabalhador ⌫ , incluindo o pessoal de ~~entidades~~ empresas contratadas,

iii) utilizador~~es~~ de passagem~~ns~~ de nível,

iv) ~~pessoas não autorizadas nas instalações ferroviárias~~ ⌦ intruso ⌫ ,

v) ~~outros~~ ⌦ outro ⌫ .

2. ***Indicadores relativos às mercadorias perigosas***

Número total e relativo (por ~~km-comboio~~ comboio.km) de acidentes ~~que envolvam~~ envolvendo o transporte de mercadorias perigosas, discriminado~~s~~ pelas seguintes categorias:

i) acidentes ~~que envolvam,~~ com, pelo menos, um veículo ferroviário que transporte~~ava~~ mercadorias perigosas, conforme definidas no apêndice;

ii) número de acidentes desse tipo que provo~~que~~caram a libertação de matérias perigosas.

3. ***Indicadores relativos aos suicídios***

Número total e relativo (por ~~km-comboio~~ comboio.km) de suicídios.

4. ***Indicadores relativos aos precursores de acidentes***

Número total e relativo (por ~~km-comboio~~ comboio.km) de:

i) carris partidos;

ii) ~~deformações~~ empenos ⌦ ou garrotes ⌫ n~~d~~a via;

iii) falhas na sinalização de contravia;

iv) ultrapassagens de sinais fechados;

v) rodas partidas ~~e eixos partidos~~ ~~no~~ em material circulante ~~em~~ ao serviço~~.~~;

⌦ vi) eixos avariados em material circulante ao serviço. ⌫

Todos os precursores~~, provoquem ou não acidentes,~~ devem ser comunicados, tenham ou não sido causa de acidente. Os precursores ~~que provoquem um~~ causa de acidente devem ser comunicados no âmbito dos ICS relativos aos precursores; os acidentes ocorridos, se forem significativos, devem ser comunicados no âmbito dos ICS relativos aos acidentes mencionados no ponto 1.

5. ***Indicadores para calcular o impacto económico dos acidentes***

~~Custo total e relativo (por km-comboio) em euros:~~

~~– do produto do número de mortos e de feridos graves pelo valor da prevenção de uma vítima (VPC);~~

~~– dos danos causados ao ambiente;~~

~~– dos danos materiais ao material circulante ou à infraestrutura;~~

~~– dos atrasos causados pelos acidentes.~~

~~As autoridades responsáveis pela segurança devem comunicar ou o impacto económico de todos os acidentes ou o impacto económico apenas dos acidentes significativos. Esta escolha deve ser claramente indicada no relatório anual referido no artigo 18.º~~

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

⇩ texto renovado

A Agência definirá os custos unitários, com base nos dados recolhidos até à data de entrada em vigor da presente diretiva.

🡻2009/149/CE Art. 1 e anexo (adaptado)

6. ***Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação***

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

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

a) Passagens de nível ativas, com:

i) aviso automático para os utilizadores;

ii) proteção automática para os utilizadores;

iii) proteção e aviso automáticos para os utilizadores;

iv) proteção e aviso automáticos para os utilizadores e proteção do lado dos comboios ⌦ por sinal encravado ⌫;

v) aviso manual para os utilizadores;

vi) proteção manual para os utilizadores;

vii) proteção e aviso manuais para os utilizadores.

b) Passagens de nível passivas.

7. ***Indicadores relativos à gestão da segurança***

Auditorias internas realizadas pelos gestores ~~da~~ de infraestrutura e pelas empresas ferroviárias, conforme previsto na documentação relativa ao sistema de gestão da segurança. Número total de auditorias efetuadas e percentagem em relação às auditorias ~~solicitadas~~ exigidas (e/ou previstas).

8. ***Definições***

As definições comuns dos ICS e os métodos comuns de cálculo do impacto económico dos acidentes constam do apêndice.

Apêndice

DEFINIÇÕES COMUNS DOS ~~INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA (~~ICS~~)~~ E MÉTODOS COMUNS DE CÁLCULO DO IMPACTO ECONÓMICO DOS ACIDENTES

1. *Indicadores relativos aos acidentes*

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

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

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

1.4. «Comboio»: um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras, ou uma automotora isolada, que circulam com um número determinado ou uma designação específica de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Uma locomotiva sem carga, ~~isto é,~~ por exemplo que circula isolada, é considerada um comboio.

1.5. «Colisão de comboios~~, incluindo colisão com obstáculos dentro do gabarito~~»: colisão frontal, colisão de frente com ~~traseira~~ cauda ou colisão lateral entre uma parte de um comboio e uma parte de outro comboio ou ~~com~~ ⌦ veículo ferroviário ou com material circulante de manobra ⌫ :

~~i) material circulante de manobra;~~

~~ii) objetos fixos ou temporariamente presentes na via ou perto dela (exceto nas passagens de nível, se tiverem sido perdidos por um veículo ou por um utilizador durante a travessia).~~

⌦ 1.6. «Colisão com objeto dentro do gabari de obstáculos»: colisão de uma parte de um comboio com um objeto fixo ou temporariamente presente na via ou perto dela (exceto em passagens de nível, se tiver sido perdido por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento). A colisão com catenárias deve incluir-se neste indicador. ⌫

1.~~6~~7. «Descarrilamento de comboio»: caso em que pelo menos uma roda de um comboio sai do~~s~~ carri~~s~~l.

1.~~7~~8. «Acidente em passagem de nível»: qualquer acidente numa passagem de nível que envolva pelo menos um veículo ferroviário e um ou mais veículos ~~que estejam a atravessar a via,~~ ou outros utilizadores, nomeadamente peões, que estejam a atravessar a via, ou outros objetos temporariamente presentes na via ou perto dela, se tiverem sido perdidos por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento ~~a travessia~~.

1.~~8~~9. «Acidente com pessoas ~~causado por~~ ⌦ envolvendo ⌫ material circulante em movimento»: qualquer acidente ~~que envolva~~ em que uma ou mais pessoas ~~que sejam~~ são atingidas por um veículo ferroviário ou por um objeto a ele ~~preso~~ fixado ~~a um veículo ferroviário~~ ou que dele se tenha soltado. Incluem-se os acidentes com pessoas que caem dos veículos ferroviários~~, assim como~~ ou com pessoas que caem ou são atingidas por objetos soltos, a bordo, durante a viagem.

1.~~9~~10. «Incêndio no material circulante»: qualquer incêndio ou explosão que ocorra em veículos ferroviários (incluindo a carga) quando estes ~~se deslocam~~ circulam entre a estação de

partida e o destino, inclusivamente quando se encontram parados na estação de partida, ~~no~~ na estação de destino ou nas paragens intermédias, assim como durante as operações de formação d~~e~~a composição~~ões~~.

1.~~10~~11. «Outros tipos de ~~acidentes~~ ⌦ acidente ⌫ »: todos os acidentes que não os já mencionados (colisão~~ões~~ de comboios, descarrilamento~~s~~ de comboio~~s~~, acidente~~s~~ em passagem~~ns~~ de nível, acidente~~s~~ com pessoas ~~causados por~~ envolvendo material circulante em movimento e incêndio~~s~~ no material circulante).

1.~~11~~12. «Passageiro»: qualquer pessoa, excluindo a tripulação do comboio, que efetue uma viagem por caminho de ferro. Para efeitos d~~e~~as estatísticas ~~sobre~~ de acidentes, incluem-se os passageiros que tentam embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento.

1.~~12~~13. «Trabalhador (incluindo o pessoal de ~~entidades~~ empresas contratadas e os contratados autónomos)»: qualquer pessoa cuja atividade profissional esteja ligada à via férrea e que se encontre a trabalhar no momento do acidente. Incluem-se ~~na definição~~ a tripulação do comboio e as pessoas que trabalham com o material circulante e na infraestrutura.

1.~~13~~14. «Utilizador de passagem de nível»: qualquer pessoa que utilize uma passagem de nível para atravessar a via férrea, por qualquer meio de transporte ou a pé.

1.~~14~~15. «~~Pessoa não autorizada nas instalações ferroviárias~~ ⌦ Intruso ⌫ »: qualquer pessoa que se encontre em instalações ferroviárias onde essa presença ~~seja~~ é proibida, com exceção dos utilizadores de passagens de nível.

1.~~15~~16. «Outro~~s~~ (terceiro~~s~~)»: ~~todas as~~ qualquer pessoa~~s~~ não correspondente~~s~~ à definição de «passageiro», «trabalhador, incluindo o pessoal de ~~entidades~~ empresas contratadas», «utilizador de passagem de nível» ou «~~pessoa não autorizada nas instalações ferroviárias~~ ⌦ intruso ⌫ ».

1.~~16~~17. «Morto»: qualquer pessoa que perd~~ea~~e a vida no momento do acidente ou nos 30 dias seguintes em consequência do mesmo, excluindo suicídios.

1.~~17~~18. «Ferido grave»: qualquer pessoa hospitalizada por um período superior a 24 horas, por lesões sofridas em consequência de um acidente, excluindo tentativas de suicídio.

2. ***Indicadores relativos às mercadorias perigosas***

2.1. «Acidente que envolve o transporte de mercadorias perigosas»: qualquer acidente ou incidente que deva ser objeto de uma declaração em conformidade com o RID[1]/ADR, secção 1.8.5.

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

3. ***Indicadores relativos aos suicídios***

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

4. ***Indicadores relativos aos precursores de acidentes***

4.1. «Carril partido»: carril ~~que fique separado em duas ou mais partes~~ fendido em dois ou mais segmentos ou do qual se desprend~~a~~eu um~~a~~ ~~peça metálica~~ pedaço, causando uma fenda de

[1] ~~O~~ RID: ~~é o r~~Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas, ~~que foi~~ adotado pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

mais de 50 mm de comprimento e ~~de~~ mais de 10 mm de profundidade na superfície de ~~rodagem~~ rolamento.

4.2. «~~Deformação~~ Empeno ⌦ ou garrote ⌫ n~~e~~a via»: defeito relacionado com a continuidade e a geometria da via que exig~~e~~ia o seu encerramento ou a redução imediata da velocidade autorizada~~, para manter a segurança~~.

4.3. «Falha na sinalização de contravia»: ~~qualquer~~ falha ⌦ técnica ⌫ de um sistema de sinalização (quer da infraestrutura, quer do material circulante), da qual result~~e~~am informações de sinalização menos restritivas do que o exigido.

4.4. «Ultrapassagem de ~~um~~ sinal fechado»: situação em que qualquer parte de um comboio ultrapass~~e~~a os limites do seu movimento autorizado.

Entende-se por movimento não autorizado:

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

– o desrespeito do fim de uma autorização de movimento em segurança proveniente de um sistema ATC~~S~~ ou ATP;

– a ultrapassagem de um ponto comunicado por autorização verbal ou escrita, conforme previsto nos regulamentos;

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

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

As autoridades nacionais ~~responsáveis pela~~ de segurança podem comunicar dados sobre os quatro pontos separadamente, mas devem comunicar pelo menos um indicador agregado que abranja os dados relativos aos quatro pontos.

4.5. «Roda partida ~~ou eixo partido~~»: roda ~~ou eixo~~ ~~em que se tenham partido~~ afetada por rotura em partes essenciais~~, criando um~~ de que resulta risco de acidente (descarrilamento ou colisão).

⌦ 4.6. «Eixo avariado»: eixo afetado por rotura em partes essenciais de que resulta risco de acidente (descarrilamento ou colisão). ⌫

5. ***Métodos comuns para calcular o impacto económico dos acidentes***

⇩ texto renovado

A Agência definirá a metodologia de cálculo dos custos unitários, com base nos dados recolhidos anteriormente à entrada em vigor da presente diretiva.

🡻 2009/149/CE Art. 1 e anexo (adaptado)

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

1. Valor da segurança em si: valores da disposição de pagar (Willingness to Pay – WTP) baseados em estudos de preferências declaradas efetuados no Estado-Membro no qual se aplicam.

2. Custos económicos diretos e indiretos: custos avaliados no Estado-Membro e que são compostos por:

- custos médicos e de reabilitação;

- custos judiciais, custos policiais, custos das investigações privadas ao acidente, custos dos serviços de emergência e custos administrativos do seguro;

- perdas de produção: valor para a sociedade dos bens e serviços que podiam ter sido produzidos pela pessoa se o acidente não tivesse ocorrido.

5.2. Princípios comuns para avaliar o valor da segurança em si e os custos económicos diretos/indiretos:

Relativamente ao valor da segurança em si, a determinação da adequação ou não adequação de estimativas disponíveis deve basear-se nas seguintes considerações:

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

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

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

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

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

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

5.5. «Custo dos atrasos causados pelos acidentes»: valor monetário dos atrasos sofridos pelos utilizadores do transporte ferroviário (passageiros e clientes de frete) em consequência dos acidentes, calculado com base no seguinte modelo:

VT	=	valor monetário das economias de tempo de viagem Valor do tempo para um passageiro de um comboio (uma hora)

		~~VTP = [VT dos passageiros que viajam por motivos laborais]*[Percentagem média de passageiros que viajam por motivos laborais por ano] + [VT dos passageiros que viajam por motivos não laborais]*[Percentagem média de passageiros que viajam por motivos não laborais por ano]~~ ~~O VT é medido em euros por passageiro por hora.~~ ~~Valor do tempo para um comboio de mercadorias (uma hora):~~ ~~VTF = [VT dos comboios de mercadorias]*[(km-tonelada)/(km-comboio)]~~ ~~O VT é medido em euros por tonelada de frete de mercadorias por hora.~~ ~~Quantidade média, em toneladas, de mercadorias transportadas por comboio num ano = (km-tonelada)/(km-comboio)~~
~~CM~~	~~=~~	~~Custo de 1 minuto de atraso de um comboio~~ ~~Comboio de passageiros~~ ~~CMP = K1*(VTP/60)*[(km-passageiro)/(km-comboio)]~~ ~~Número médio de passageiros por comboio num ano = (km-passageiro) / (km-comboio)~~ ~~Comboio de mercadorias~~ ~~CMF = K2*(VTF/60)~~ ~~Os fatores K1 e K2 estabelecem a relação entre o valor do tempo e o valor do atraso, estimado com base em estudos de preferência declarada, destinando-se a ter em conta que o tempo perdido em resultado dos atrasos é encarado de forma consideravelmente mais negativa do que o tempo de viagem normal.~~ ~~Custo dos atrasos devidos a um acidente = CMP*(minutos de atraso dos comboios de passageiros)+CMF*(minutos de atraso dos comboios de mercadorias)~~

~~*Âmbito de aplicação do modelo*~~

~~O custo dos atrasos deve ser calculado para todos os acidentes, tanto os significativos como os não significativos.~~

~~Os atrasos devem ser calculados do seguinte modo:~~

~~– atrasos reais nas linhas ferroviárias em que os acidentes ocorreram,~~

~~– atrasos reais ou, caso não seja possível, atrasos estimados nas outras linhas afetadas.~~

6. ***Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação***

6.1. «Sistema de proteção automática dos comboios (ATP)»: sistema que obrig~~ue~~a ao respeito dos sinais e dos limites de velocidade através do controlo da velocidade, incluindo a paragem automática nos sinais.

6.2. «Passagem de nível»: ~~interceção~~ intersecção ao mesmo nível entre a via férrea e uma passagem, reconhecida pelo gestor da infraestrutura e aberta a utilizadores públicos e/ou privados. ~~Não se incluem nesta definição~~ Excluem-se as passagens entre plataformas dentro das estações~~, nem tão-pouco~~ e as passagens sobre vias para utilização exclusiva dos trabalhadores.

6.3. «Passagem»: estrada, rua ou via rápida pública ou privada, incluindo caminhos pedonais e ciclovias, ou qualquer outra via especificamente destinada à passagem de pessoas, animais, veículos ou maquinaria.

6.4. «Passagem de nível ativa»: passagem de nível cujos utilizadores ~~sejam~~ são protegidos ou avisados da aproximação dos comboios através da ativação de dispositivos, sempre que ~~seja~~ é perigoso para o utilizador atravessar a via férrea.

– Proteção através da utilização de dispositivos físicos:
  – semibarreiras ou barreiras completas;
  – cancelas/portões.
– Aviso através da utilização de equipamentos fixos nas passagens de nível:
  – dispositivos óticos: luzes;
  – dispositivos sonoros: campainhas, sirenes, buzinas, etc.;
  – dispositivos físicos: por exemplo, ~~relevos na estrada~~ bandas sonoras que provo~~quec~~am vibrações.

As passagens de nível ativas classificam-se do seguinte modo:

1. «Passagem de nível com proteção e/ou aviso automático para os utilizadores»: passagem de nível em que a proteção e/ou o aviso são ativados pelo comboio em aproximação ⌦ ou que dispõe de proteção do lado dos comboios por sinal encravado ⌫ .

Estas passagens de nível classificam-se do seguinte modo:

i) aviso automático para os utilizadores;

ii) proteção automática para os utilizadores;

iii) proteção e aviso automáticos para os utilizadores;

iv) proteção e aviso automáticos para os utilizadores e proteção do lado dos comboios.

Entende-se por «proteção do lado dos comboios ⌦ por sinal encravado ⌫» um sinal ou outro sistema de proteção ~~dos comboios~~ que apenas permite o ~~seu~~ avanço do comboio se a passagem de nível assegurar a proteção dos utilizadores e estiver desimpedida, neste último caso, através de vigilância e/ou da deteção de obstáculos.

2. «Passagem de nível com proteção e/ou aviso manuais para os utilizadores»: passagem de nível em que a proteção e/ou o aviso ~~sejam~~ são ativados manualmente ⌦ por um trabalhador ferroviário ⌫ e em que não exist~~a~~e ⌦ proteção do lado dos comboios por sinal encravado ⌫ ~~um sinal ferroviário com interbloqueio que só mostre ao comboio o aspeto de «marcha» quando a proteção e/ou o aviso da passagem de nível se encontrem ativados~~.

Estas passagens de nível classificam-se do seguinte modo:

v) aviso manual para os utilizadores;

vi) proteção manual para os utilizadores;

vii) proteção e aviso manuais para os utilizadores.

6.5. «Passagem de nível passiva»: uma passagem de nível sem qualquer forma de sistema de aviso e/ou de proteção que se ative quando seja perigoso para os utilizadores atravessarem a via.

7. ***Indicadores relativos à gestão da segurança***

7.1. «Auditoria»: processo sistemático, independente e documentado de obter provas ~~durante uma vistoria~~ e de as avaliar objetivamente para determinar em que medida estão cumpridos os critérios da auditoria.

8. ***Definições das bases de cálculo***

8.1. «~~Km-comboio~~ Comboio.km»: unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio ~~num percurso~~ na distância de um quilómetro. A distância utilizada é a ~~distância~~ efetivamente percorrida, se ~~disponível~~ conhecida, ou a distância normal da rede entre a origem e o destino. Só deve ser tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante.

8.2. «~~Km-passageiro~~ Passageiro.km»: unidade de medida que corresponde ao transporte de comboio de um passageiro na distância de um quilómetro. Só deve ser tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante.

8.3. «~~Km-linha~~ Linha.km»: ~~comprimento~~ extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do~~s~~ Estado~~s~~-Membro~~s~~, na aceção do artigo 2.º. No caso das linhas ~~ferroviárias~~ multivias, apenas deve ser contada a distância entre a origem e o destino.

8.4. «~~Km-via~~ Via.km»: ~~comprimento~~ extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do~~s~~ Estado~~s~~-Membro~~s~~, na aceção do artigo 2.º. No caso das linhas ~~ferroviárias~~ multivias, deve ser contada cada via.

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~ANEXO II~~

~~NOTIFICAÇÃO DAS NORMAS DE SEGURANÇA NACIONAIS~~

~~As normas de segurança nacionais a notificar à Comissão nos termos do artigo 8.º compreendem:~~

~~1. Normas relativas aos objetivos e métodos de segurança nacionais em vigor;~~

~~2. Normas relativas aos requisitos aplicáveis aos sistemas de gestão da segurança e à certificação de segurança das empresas ferroviárias;~~

↓2008/110/CE Art. 1, pt. 13

↓Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16

~~4. Normas comuns de exploração da rede ferroviária que ainda não se encontrem abrangidas por ETI, incluindo normas respeitantes ao sistema de sinalização e de gestão do tráfego;~~

~~5. Normas que definam os requisitos aplicáveis às normas de exploração internas suplementares (normas da empresa) que devem ser estabelecidas pelos gestores das infraestruturas e pelas empresas ferroviárias;~~

~~6. Normas relativas aos requisitos aplicáveis ao pessoal que desempenha tarefas de segurança cruciais, incluindo critérios de seleção, aptidão médica, formação profissional e certificação, caso não se encontrem ainda abrangidas por uma ETI;~~

~~7. Normas relativas aos inquéritos a acidentes e incidentes.~~

ANEXO III

SISTEMAS DE GESTÃO DE SEGURANÇA

1. REQUISITOS APLICÁVEIS AO SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA

O sistema de gestão da segurança deve ser documentado em todas as suas partes e descrever, nomeadamente, a repartição das responsabilidades dentro da organização do gestor da infraestrutura ou da empresa ferroviária. O sistema deve indicar o modo como é garantido o controlo por parte da gestão a diversos níveis, o modo de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é garantida a melhoria constante do sistema de gestão da segurança.

2. ELEMENTOS FUNDAMENTAIS DO SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA

Os elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança são:

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

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

c) Procedimentos destinados a satisfazer as normas técnicas e de exploração em vigor, novas ou alteradas, ou outras condições normativas previstas

– nas ETI,

ou

– nas normas nacionais de segurança mencionadas no artigo 8.º e no anexo II,

ou

– noutras normas aplicáveis,

ou

– em decisões da autoridade,

e procedimentos destinados a garantir o cumprimento das normas e de outras condições normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e durante as operações;

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

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

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

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

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

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

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

~~ANEXO IV~~

~~DECLARAÇÕES RELATIVAS À PARTE DO CERTIFICADO DE SEGURANÇA RESPEITANTE À REDE~~

~~Para permitir à autoridade responsável pela segurança emitir a parte do certificado de segurança respeitante à rede devem ser-lhe apresentados os documentos abaixo indicados:~~

- ~~documentação da empresa ferroviária sobre as ETI ou partes de ETI e, se for caso disso, as normas de segurança nacionais e outras normas aplicáveis às suas operações, pessoal e material circulante, e sobre a forma como o sistema de gestão da segurança garante a conformidade,~~
- ~~documentação da empresa ferroviária sobre as diversas categorias de pessoal empregado ou contratado, incluindo prova de que o mesmo satisfaz os requisitos das ETI ou das normas nacionais e de que foi devidamente certificado,~~
- ~~documentação da empresa ferroviária sobre os diversos tipos de material circulante utilizado, incluindo prova de que o mesmo satisfaz os requisitos das ETI ou das normas nacionais e de que foi devidamente certificado.~~

~~A fim de evitar uma duplicação de esforços e reduzir o volume de informação, deverá ser apresentada apenas documentação sumária no que se refere aos elementos que cumprem as ETI e os outros requisitos das Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE.~~

ANEXO V

CONTEÚDO PRINCIPAL DO RELATÓRIO DE INQUÉRITO SOBRE ACIDENTES E INCIDENTES

1. RESUMO

O resumo deve incluir uma breve descrição da ocorrência, com indicação da data, local e consequências. Deve enunciar as causas diretas e os fatores que contribuíram para a ocorrência bem como as causas subjacentes determinadas pelo inquérito. Deve ainda citar as principais recomendações e indicar os respetivos destinatários.

2. FACTOS IMEDIATOS RELACIONADOS COM A OCORRÊNCIA

1. Ocorrência:

– data, hora exata e local da ocorrência,

– descrição dos acontecimentos e do local do acidente, incluindo os esforços dos serviços de salvamento e emergência,

– decisão de abrir um inquérito, composição da equipa de inquérito e realização do inquérito.

2. Circunstâncias da ocorrência:

– pessoal e empreiteiros envolvidos, bem como outras partes e testemunhas,

– comboios e respetiva composição, incluindo o número de registo do material circulante implicado,

– descrição da infraestrutura e do sistema de sinalização — tipos de vias, aparelhos de mudança de via, enclavamento, sinais, proteção dos comboios,

– meios de comunicação,

– obras efetuadas no local ou nas imediações,

– ativação do plano de emergência ferroviário e respetiva cadeia de acontecimentos,

– ativação do plano de emergência dos serviços públicos de salvamento, da polícia e dos serviços médicos e respetiva cadeia de acontecimentos.

3. Mortes e danos corporais e materiais:

– passageiros e terceiros, pessoal, incluindo empreiteiros,

– mercadorias, bagagem e outros bens,

– material circulante, infraestrutura e ambiente.

4. Circunstâncias externas:

– condições atmosféricas e referências geográficas.

3. REGISTO DOS INQUÉRITOS

1. Resumo dos depoimentos (sujeito à proteção da identidade das pessoas):

– pessoal ferroviário, incluindo empreiteiros,

– outras testemunhas.

2. Sistema de gestão da segurança:

– quadro organizativo e forma como as ordens são dadas e executadas,

– requisitos aplicáveis ao pessoal e modo de os aplicar,

– rotinas aplicáveis às auditorias e aos controlos internos e seus resultados,

– interface entre os diversos intervenientes presentes na infraestrutura.

3. Normas e regulamentações:

– normas e regulamentações comunitária e nacional aplicáveis,

– outras normas, nomeadamente normas de exploração, instruções locais, requisitos aplicáveis ao pessoal, prescrições de manutenção e padrões aplicáveis.

4. Funcionamento do material circulante e das instalações técnicas:

– sistema de sinalização e de comando e controlo, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados,

– infraestrutura,

– equipamento de comunicações,

– material circulante, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados.

5. Documentação relativa ao sistema de funcionamento:

– medidas adotadas pelo pessoal para controlo e sinalização do tráfego,

– intercâmbio de mensagens verbais relacionadas com a ocorrência, incluindo a documentação proveniente dos registos,

– medidas tomadas para proteção e salvaguarda do local da ocorrência.

6. Interface homem-máquina-organização:

– horário de trabalho do pessoal envolvido,

– circunstâncias de ordem médica e pessoal com influência na ocorrência, incluindo existência de tensão física ou psicológica,

– conceção do equipamento com impacto na interface homem-máquina.

7. Ocorrências anteriores de natureza semelhante.

4. ANÁLISE E CONCLUSÕES

1. Relatório final da cadeia de acontecimentos:

– conclusões sobre a ocorrência, com base nos factos apurados no ponto 3.

2. Debate:

– análise dos factos apurados no ponto 3 com o objetivo de tirar conclusões sobre as causas da ocorrência e o desempenho dos serviços de salvamento.

3. Conclusões:

– causas diretas e imediatas da ocorrência, incluindo os fatores que para ela contribuíram relacionados com ações das pessoas envolvidas ou com as condições do material circulante ou das instalações técnicas,

- causas subjacentes relacionadas com as competências, os procedimentos e a manutenção,

- causas profundas relacionadas com as condições do quadro regulamentar e a aplicação do sistema de gestão da segurança.

4. Observações suplementares:

- deficiências e lacunas apuradas durante o inquérito, mas sem importância para as conclusões sobre as causas.

5. MEDIDAS ADOTADAS

- Registo das medidas já tomadas ou adotadas em consequência da ocorrência.

6. RECOMENDAÇÕES

↑

ANEXO II

PARTE A

Diretivas revogadas e suas sucessivas alterações

(a que faz referência o artigo 32.º)

Diretiva 2004/49/CE	(JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)
Diretiva 2008/57/CE	(JO L 191 de 18.7.2008, p. 1)
Diretiva 2008/110/CE	(JO L 345 de 23.12.2008, p. 62)
Diretiva 2009/149/CE da Comissão	(JO L 313 de 28.11.2009, p. 65)
Retificação, 2004/49/CE	(JO L 220 de 21.6.2004, p. 16)

PART B

Prazos de transposição para o direito nacional

(a que faz referência o artigo 32.º)

Diretiva	Data-limite de transposição
2004/49/CE	30 de abril de 2006
2008/57/CE	19 de julho de 2010
2008/110/CE	24 de dezembro de 2010
2009/149/CE	18 de junho de 2010

ANEXO III

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 2004/49/CE	Presente diretiva
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º	Artigo 2.º
Artigo 3.º	Artigo 3.º
Artigo 4.º	Artigo 4.º
Artigo 5.º	Artigo 5.º
Artigo 6.º	Artigo 6.º
Artigo 7.º	Artigo 7.º
Artigo 8.º	Artigo 8.º
Artigo 9.º	Artigo 9.º
Artigo 10.º	Artigo 10.º
Artigo 11.º	Artigo 12.º
Artigo 12.º	Artigo 11.º
Artigo 13.º	Artigo 13.º
Artigo 14.º-A, n.os 1 a 7	Artigo 14.º
Artigo 14.º-A, n.º 8	Artigo 15.º
Artigo 15.º	--
Artigo 16.º	Artigo 16.º
Artigo 17.º	Artigo 17.º
Artigo 18.º	Artigo 18.º
Artigo 19.º	Artigo 19.º
Artigo 20.º	Artigo 20.º
Artigo 21.º	Artigo 21.º
Artigo 22.º	Artigo 22.º
Artigo 23.º	Artigo 23.º

Artigo 24.º	Artigo 24.º
Artigo 25.º	Artigo 25.º
Artigo 26.º	--
--	Artigo 26.º
Artigo 27.º	Artigo 27.º
Artigo 28.º	--
Artigo 29.º	--
Artigo 30.º	--
Artigo 31.º	Artigo 28.º
Artigo 32.º	Artigo 29.º
--	Artigo 30.º
--	Artigo 31.º
Artigo 33.º	Artigo 32.º
--	Artigo 33.º
Artigo 34.º	Artigo 34.º
Artigo 35.º	Artigo 35.º
Anexo I	Anexo I
Anexo II	--
Anexo III	--
Anexo IV	--
Anexo V	--
--	Anexo II