Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** **DIRECTIVA 2008/57/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de 17 de Junho de 2008

relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 191 de 18.7.2008, p. 1)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Directiva 2009/131/CE da Comissão de 16 de Outubro de 2009	L 273	12	17.10.2009
►**M2**	Directiva 2011/18/UE da Comissão de 1 de Março de 2011	L 57	21	2.3.2011
►**M3**	Diretiva 2013/9/UE da Comissão de 11 de março de 2013	L 68	55	12.3.2013
►**M4**	Diretiva 2014/38/UE da Comissão de 10 de março de 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

DIRECTIVA 2008/57/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 17 de Junho de 2008

relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente os artigos 71.º e 156.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [2],

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade [3] e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional [4] foram alteradas de forma substancial pela Directiva 2004/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [5]. Efectuando-se agora novas alterações às referidas directivas, deverá, por razões de clareza, proceder-se à respectiva reformulação, reunindo-as num instrumento único, tendo em vista a sua simplificação.

(2) Para que os cidadãos da União, os operadores económicos e as autoridades regionais e locais beneficiem plenamente das vantagens decorrentes da criação de um espaço sem fronteiras, importa, designadamente, incentivar a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais ferroviárias de alta velocidade, bem como o acesso a essas redes, realizando todas as acções que se possam revelar necessárias no domínio da harmonização das normas técnicas, conforme disposto no artigo 155.º do Tratado.

---

[1] JO C 256 de 27.10.2007, p. 39.

[2] Parecer do Parlamento Europeu de 11 de Dezembro de 2007 e decisão do Conselho de 14 de Maio de 2008.

[3] JO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão (JO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

[4] JO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE.

[5] Directiva 2004/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional (JO L 164 de 30.4.2004, p. 114). Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 40.

▼B

(3) Com a assinatura do Protocolo aprovado em Quioto a 12 de Dezembro de 1997, a União Europeia comprometeu-se a reduzir as suas emissões de gás com efeito de estufa. Esse objectivo exige uma reequilibragem modal e, por conseguinte, um reforço da competitividade do transporte ferroviário.

(4) A estratégia da Comunidade relativa à integração das questões ambientais e do desenvolvimento sustentável na política comunitária dos transportes recorda a necessidade de tomar medidas para reduzir o impacto ambiental dos transportes.

(5) A exploração comercial dos comboios ao longo da rede ferroviária exige não só uma excelente coerência entre as características da infra-estrutura e as dos veículos, mas também uma interligação eficaz dos sistemas de informação e de comunicação dos diversos gestores de infra-estrutura e empresas ferroviárias. Dessa coerência e interligação dependem o nível de desempenho, a segurança, a qualidade dos serviços e os custos e é nessa coerência e interligação que assenta, nomeadamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário.

(6) Os Estados-Membros têm a responsabilidade de assegurar o cumprimento das regras de segurança, de saúde e de defesa dos consumidores aplicáveis às redes ferroviárias em geral aquando da concepção, construção, entrada em serviço e durante a exploração.

(7) As regulamentações nacionais, assim como os regulamentos internos e as especificações técnicas que os caminhos-de-ferro aplicam, apresentam divergências consideráveis, pois integram técnicas específicas da indústria nacional e prescrevem dimensões e dispositivos, bem como características especiais. Esta situação impede, nomeadamente, que os comboios possam circular em boas condições em todo o território comunitário.

(8) Ao longo dos anos, esta situação criou laços muito estreitos entre as indústrias ferroviárias nacionais e os caminhos-de-ferro nacionais, em detrimento da abertura efectiva dos mercados. Para que possam aumentar a sua competitividade à escala mundial, estas indústrias devem dispor de um mercado europeu aberto e concorrencial.

(9) Justifica-se, portanto, definir para toda a Comunidade requisitos essenciais aplicáveis ao seu sistema ferroviário.

▼B

(10) Para realizar esses objectivos e como primeira medida, o Conselho aprovou, em 23 de Julho de 1996, a Directiva 96/48/CE. Ulteriormente, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Directiva 2001/16/CE.

(11) A entrada em vigor da Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ([1]), da Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ([2]) e da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança ([3]) tem incidência na realização da interoperabilidade. Tal como para os outros modos de transporte, a extensão dos direitos de acesso deve ser acompanhada das necessárias medidas de harmonização. É, pois, necessário realizar a interoperabilidade em toda a rede, alargando progressivamente o âmbito de aplicação geográfico da Directiva 2001/16/CE. Importa também alargar a base jurídica da Directiva 2001/16/CE ao artigo 71.º do Tratado, em que se baseia a Directiva 2001/12/CE.

(12) O desenvolvimento das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) revelou que é necessário clarificar a relação entre, por um lado, os requisitos essenciais e as ETI e, por outro lado, as normas europeias e outros documentos normativos. É necessário, designadamente, distinguir entre as normas ou partes de normas cuja obrigatoriedade é indispensável para alcançar o objectivo da presente directiva e as normas «harmonizadas» desenvolvidas no espírito da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização.

(13) Regra geral, as especificações europeias são desenvolvidas à luz da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização. Estas conferem uma presunção de conformidade relativamente a certos requisitos essenciais da presente directiva, nomeadamente no caso dos componentes da interoperabilidade e das interfaces. Estas especificações europeias (ou respectivas partes aplicáveis) não são obrigatórias, não podendo ser-lhes feita qualquer referência explícita nas ETI. As referências destas especificações europeias são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* e os Estados-Membros publicam as referências das normas nacionais de transposição das normas europeias.

([1]) JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.
([2]) JO L 75 de 15.3.2001, p. 26.
([3]) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/58/CE (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

▼B

(14) Em determinados casos, quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva, as ETI podem fazer uma referência explícita a normas ou especificações europeias. Esta referência explícita tem consequências que importa precisar. Nomeadamente, estas normas e especificações europeias são obrigatórias a partir do momento em que a ETI for aplicável.

(15) As ETI fixam todas as condições que devem ser respeitadas por um componente de interoperabilidade, bem como o procedimento a seguir na avaliação da conformidade. Além disso, há que precisar que qualquer componente deve ser sujeito ao processo de avaliação da conformidade e da capacidade de utilização indicado nas ETI e ser acompanhado do correspondente certificado.

(16) No desenvolvimento de novas ETI, o objectivo deverá ser sempre o de assegurar a compatibilidade com o sistema autorizado existente. Tal permitirá promover a competitividade no domínio do transporte ferroviário e evitar custos adicionais inúteis, ao exigir a modernização ou renovação dos subsistemas autorizados existentes para assegurar a compatibilidade com os sistemas já existentes. Nos casos excepcionais em que não seja possível assegurar a compatibilidade, as ETI podem estabelecer o quadro necessário para decidir se o subsistema existente exigirá nova autorização e os prazos correspondentes.

(17) Por razões de segurança, é necessário exigir que os Estados-Membros atribuam um código de identificação a cada veículo que entre em serviço. O veículo é em seguida inscrito num registo de matrícula nacional de veículos. Os registos devem poder ser consultados por todos os Estados-Membros e por determinados agentes económicos da Comunidade. Aqueles deverão ser coerentes no que diz respeito ao formato dos dados. Por conseguinte, os registos deverão ser objecto de especificações comuns, funcionais e técnicas.

(18) Importa precisar o procedimento a seguir no caso de requisitos essenciais aplicáveis a um subsistema que não tenham ainda sido objecto de especificações exaustivas na ETI correspondente. Neste caso, é desejável que os organismos encarregues dos processos de avaliação da conformidade e de verificação sejam os organismos notificados a que se refere o artigo 20.º da Directiva 96/48/CE e o artigo 20.º da Directiva 2001/16/CE.

▼B

(19) A diferença entre o sistema ferroviário de alta velocidade e o sistema ferroviário convencional não justifica a existência de duas directivas distintas. Tanto os procedimentos para a elaboração de ETI como os procedimentos de certificação dos componentes de interoperabilidade e dos subsistemas são semelhantes para os dois sistemas. Os requisitos essenciais, bem como a subdivisão do sistema em subsistemas que devem ser objecto de especificações técnicas, são praticamente idênticos. Por outro lado, os comboios devem poder circular livremente na rede de alta velocidade e na rede convencional, pelo que, em grande medida, as especificações técnicas dos dois sistemas se sobrepõem. Além disso, a elaboração das ETI mostrou que, para determinados subsistemas, uma única ETI pode servir os dois sistemas. É, por conseguinte, oportuno, integrar as Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.

(20) A Directiva 2004/50/CE prevê um alargamento progressivo do âmbito de aplicação da Directiva 2001/16/CE, paralelamente à adopção de novas ETI ou à revisão de ETI existentes. O âmbito de aplicação da presente directiva abrange, a partir da sua entrada em vigor, as redes transeuropeias convencionais e de alta velocidade, definidas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ([1]), e os veículos aptos a circular nessas redes. Este âmbito de aplicação será progressivamente alargado a toda a rede e a todos os veículos, desde que uma análise de impacto demonstre o interesse económico de tal alargamento.

(21) Tendo em conta a abordagem gradual da eliminação dos obstáculos à interoperabilidade do sistema ferroviário e o tempo necessário para aprovar todas as ETI, há que evitar que os Estados-Membros aprovem novas regras nacionais ou lancem projectos que aumentem a diversidade do sistema existente.

(22) A adopção de uma abordagem gradual corresponde às necessidades específicas do objectivo da interoperabilidade do sistema ferroviário, caracterizado por um património de infra-estruturas e veículos antigos, cuja adaptação ou renovação implicam investimentos pesados, sendo especialmente necessário não penalizar economicamente a via-férrea relativamente aos outros modos de transporte.

([1]) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

▼B

(23) Nas suas resoluções legislativas de 10 de Março de 1999, sobre o pacote ferroviário, o Parlamento Europeu solicitou que a abertura gradual do sector ferroviário fosse acompanhada por medidas de harmonização técnica tão rápidas e eficazes quanto possível.

(24) O Conselho, na sua reunião de 6 de Outubro de 1999, pediu à Comissão que propusesse uma estratégia para a melhoria da interoperabilidade dos transportes ferroviários e a redução dos factores de estrangulamento, que permitisse eliminar rapidamente os obstáculos de ordem técnica, administrativa e económica, garantindo simultaneamente um elevado nível de segurança e de formação e qualificação do pessoal em questão.

(25) Nos termos da Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ([1]), as empresas ferroviárias devem ter maior acesso às redes ferroviárias dos Estados-Membros, o que, por conseguinte, exige a interoperabilidade das infra-estruturas, dos equipamentos e do material circulante e dos sistemas de gestão e de exploração, incluindo as qualificações profissionais e as condições de higiene e segurança no trabalho do pessoal necessárias para a exploração e manutenção dos subsistemas em causa, bem como para a implementação de cada ETI. Todavia, a presente directiva não visa, directa ou indirectamente, uma harmonização das condições de trabalho no sector ferroviário.

(26) Dada a vastidão e a complexidade do sistema ferroviário, afigurou-se necessário, por razões de ordem prática, decompô-lo nos seguintes subsistemas: infra-estrutura, comando/controlo e sinalização, energia, material circulante, exploração e gestão do tráfego, manutenção e instrumentos telemáticos para o transporte de passageiros e de mercadorias. Em relação a cada subsistema e para toda a Comunidade, importa especificar os requisitos essenciais e determinar as especificações técnicas necessárias, designadamente no que respeita aos componentes e às interfaces, para cumprir esses requisitos. Cada sistema é decomposto em elementos fixos e móveis que compreendem, por um lado, a rede, constituída por linhas férreas, estações, terminais e todo o tipo de equipamento fixo necessário para assegurar o funcionamento do sistema com continuidade e segurança e, por outro, todos os veículos que circulam na rede. Por conseguinte, para efeitos da presente directiva, um veículo é composto por um subsistema («material circulante») e, eventualmente, por uma ou mais partes de outros subsistemas (principalmente, a parte dos subsistemas «controlo/comando e sinalização», e «energia» que se encontram a bordo).

([1]) JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/58/CE.

▼B

(27) A execução das disposições relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário não deverá criar entraves injustificados, do ponto de vista da relação custos-benefícios, à manutenção da coerência da rede ferroviária existente em cada Estado-Membro, mas procurar preservar o objectivo da interoperabilidade.

(28) As ETI têm impacto também nas condições de utilização do transporte ferroviário pelos utentes, pelo que há que os consultar sobre os aspectos que lhes dizem respeito.

(29) Há que possibilitar a não aplicação, por um dado Estado-Membro, de determinadas ETI em casos especiais e prever procedimentos que garantam que essas derrogações são justificadas. O artigo 155.º do Tratado exige que as acções comunitárias no domínio da interoperabilidade tenham em conta a potencial viabilidade económica dos projectos.

(30) A elaboração e a aplicação das ETI ao sistema ferroviário não deverá entravar a inovação tecnológica e esta deverá ir no sentido de uma melhoria dos desempenhos económicos.

(31) Há que tirar partido da interoperabilidade do sistema ferroviário, nomeadamente no que toca ao tráfego de mercadorias, para criar condições para uma maior interoperabilidade intermodal.

(32) Para dar cumprimento ao disposto em matéria de procedimentos de contratação pública no sector ferroviário, designadamente a Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), as entidades adjudicantes deverão incluir as especificações técnicas nos documentos gerais ou nos cadernos de encargos próprios de cada contrato. Para esse efeito, importa criar um conjunto de especificações europeias que sirvam de referência a tais especificações técnicas.

(33) É do interesse da Comunidade dispor de um sistema internacional de normalização apto a produzir normas que sejam efectivamente utilizadas pelos parceiros comerciais internacionais e que cumpram as exigências da política comunitária. Por conseguinte, os organismos europeus de normalização devem prosseguir a cooperação com os organismos internacionais de normalização.

([1]) Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 134 de 30.4.2004, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 213/2008 da Comissão (JO L 74 de 15.3.2008, p. 1).

▼B

(34) As entidades adjudicantes definem as especificações suplementares necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas. Tais especificações deverão cumprir os requisitos essenciais harmonizados a nível comunitário que o sistema ferroviário deve cumprir.

(35) Os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes deverão assentar na utilização dos módulos que são objecto da Decisão 93/465/CEE do Conselho ([1]). Justifica-se prever tanto quanto possível, por forma a assegurar o desenvolvimento das indústrias interessadas, procedimentos que utilizem sistemas de garantia da qualidade.

(36) A conformidade dos componentes está sobretudo relacionada com o respectivo domínio de utilização para garantir a interoperabilidade do sistema e não apenas com a sua livre circulação no mercado comunitário. Deverá ser feita a avaliação da aptidão para utilização dos componentes mais críticos para a segurança, a disponibilidade ou a economia do sistema. Por conseguinte, não é necessário que o fabricante aponha a marcação CE nos componentes sujeitos ao disposto na presente directiva. Deverá bastar a declaração de conformidade do fabricante, com base na avaliação da conformidade e/ou da aptidão para utilização.

(37) Os fabricantes estão, contudo, obrigados a apor em determinados componentes a marcação CE, que atesta a sua conformidade com outras disposições comunitárias que os abrangem.

(38) Quando uma ETI entra em vigor, alguns componentes de interoperabilidade já se encontram no mercado. É necessário prever um período de transição que permita integrar esses componentes num subsistema, mesmo que não estejam rigorosamente conformes com a ETI em questão.

(39) Os subsistemas que constituem o sistema ferroviário devem ser sujeitos a um processo de verificação. Esta verificação deve dar às autoridades responsáveis pela autorização da entrada em serviço a possibilidade de se certificarem de que, nas fases de concepção, construção e entrada em serviço, os resultados estão conformes com as disposições regulamentares, técnicas e operacionais aplicáveis. Este facto deve igualmente possibilitar aos construtores esperarem uma igualdade de tratamento em todos os países. Importa, portanto, elaborar um ou vários módulos que definam os princípios e as condições da verificação «CE» dos subsistemas.

(40) Após a entrada em serviço de um subsistema, convém garantir a sua exploração e manutenção em conformidade com os requisitos essenciais que se lhe aplicam. De acordo com a Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade (directiva relativa à segurança ferroviária) ([2]), os responsáveis pelo cumprimento destes requisitos são o gestor da infra-estrutura e a empresa ferroviária, cada um relativamente aos seus próprios subsistemas. Os Estados-Membros podem verificar o respeito desses requisitos quando da concessão dos certificados de segurança e das autorizações de segurança em conformidade com os artigos 10.º e 11.º da directiva relativa à segurança ferroviária.

([1]) Decisão 93/465/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1993, relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, destinados a ser utilizados nas directivas de harmonização técnica (JO L 220 de 30.8.1993, p. 23).

([2]) JO L 164 de 30.4.2004, p. 44. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

▼B

(41) No que se refere aos veículos, o procedimento de entrada em serviço deverá ser esclarecido tendo em conta a nova definição de «veículo» que seja composto por um ou mais subsistemas. Além disso, como as Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE têm por objecto subsistemas novos e readaptados e a Directiva 2004/49/CE diz respeito a veículos em uso, todas as disposições relativas às autorizações de entrada em serviço de veículos deverão ser integradas na presente directiva. Ademais, para facilitar a entrada em serviço de veículos e reduzir a carga administrativa, deverá ser acrescentado um procedimento para a autorização de tipos de veículos. A fim de facilitar este procedimento e de ajudar a identificar os tipos de veículos, a Agência Ferroviária Europeia (a seguir designada «Agência») deverá estabelecer e conservar um registo europeu dos tipos de veículos autorizados.

(42) A experiência veio, contudo, demonstrar que a aplicação deste procedimento a nível nacional é com frequência complexa e está sujeita a requisitos nacionais diferentes que são pouco transparentes ou mesmo dúplices. Este procedimento constitui, por conseguinte, um importante obstáculo à criação de novas empresas ferroviárias, nomeadamente no sector das mercadorias. Deverão, assim, ser tomadas medidas para clarificar e simplificar os procedimentos para a autorização de veículos. Em primeiro lugar, deverá consagrar-se o princípio geral de que uma autorização é suficiente para toda a rede ferroviária comunitária. Em segundo lugar, o procedimento para a autorização de veículos conformes com as ETI deverá ser mais simples e mais rápido do que no caso dos veículos não conformes com as ETI. Em terceiro lugar, o princípio do reconhecimento mútuo deverá ser aplicado tanto quanto possível: quando um veículo já entrou em serviço num Estado-Membro, os outros Estados-Membros não deverão invocar regras nacionais para impor requisitos desnecessários e verificações redundantes, a menos que estes sejam estritamente necessários para verificar a compatibilidade técnica do veículo com a rede relevante. Para tal, as regras nacionais deverão ser classificadas e comparadas de acordo com uma lista de controlo, a fim de determinar quais as regras nacionais que podem ser declaradas equivalentes em termos de requisitos, desempenhos e segurança. Em quarto lugar, deverá procurar-se garantir o princípio da segurança jurídica no que diz respeito ao resultado do procedimento. Para tal, na falta de decisão da autoridade nacional responsável pela segurança no prazo previsto, o candidato deverá considerar-se autorizado a fazer entrar o veículo em serviço. Tal autorização só será possível se o veículo já tiver sido autorizado noutro Estado-Membro. Além disso, esse veículo só poderá ser utilizado por uma empresa ferroviária ou por um gestor de infra-estrutura devidamente certificado de acordo com a Directiva 2004/49/CE sob a sua plena responsabilidade.

(43) Os procedimentos de autorização para veículos conformes com as ETI e não conformes com as ETI são diferentes. Pode haver casos em que a escolha do procedimento não é simples. Os veículos considerados conformes com as ETI deverão ser aqueles para os quais todas as ETI relevantes entraram em vigor, incluindo pelo menos a ETI sobre o material circulante. Tal significaria que uma parte significativa dos requisitos essenciais foi estabelecida. Por exemplo, até que a ETI convencional sobre locomotivas entre em vigor, as locomotivas seriam consideradas veículos não conformes com a ETI, apesar de poderem cumprir outras ETI relevantes em vigor no momento da sua entrada em serviço.

▼B

(44) Se alguns aspectos técnicos que correspondam a requisitos essenciais não puderem ser explicitamente tratados numa ETI, deverão ser claramente identificados num anexo à ETI como «pontos em aberto». Quando um veículo não conforme com as ETI já tiver sido autorizado num Estado-Membro, as eventuais autorizações adicionais só deverão tratar dos «pontos em aberto» relacionados com a compatibilidade técnica entre o veículo e a rede.

(45) A lista dos parâmetros a verificar em conjugação com a entrada em serviço de veículos não conformes com as ETI constitui um elemento crucial na realização da interoperabilidade dos sistemas ferroviários, em particular no que se refere aos veículos existentes. Esta lista tem em conta a experiência de um número reduzido de redes. Torna-se por conseguinte necessário que a Agência proceda à revisão dos parâmetros do anexo VII e faça as recomendações que considere adequadas à Comissão.

(46) O processo de verificação «CE» deverá assentar em ETI. Estas ETI estão sujeitas ao disposto no artigo 18.º da Directiva 93/38/CEE. Os organismos notificados responsáveis pela instrução dos processos de avaliação da conformidade e da aptidão para utilização dos componentes e do processo de verificação dos subsistemas deverão, designadamente em caso de inexistência de especificações europeias, coordenar as respectivas decisões da forma mais estreita possível.

(47) Importa que os organismos notificados sejam estruturados de modo a respeitarem os critérios que lhes são aplicáveis em todos os sectores da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de verificação da conformidade, nomeadamente critérios de independência e de competência.

(48) As ETI serão revistas periodicamente. Sempre que forem detectados erros, deverá estabelecer-se um procedimento acelerado *ad hoc* por forma a que uma rectificação provisória seja primeiro acordada no contexto de um comité e em seguida publicada pela Agência. Tal permitirá um rápido acesso a essa rectificação por todos os interessados, incluindo o sector e os organismos e autoridades notificados, enquanto se aguarda uma revisão formal das ETI pela Comissão. Para evitar equívocos com a rectificação formal da Comissão, deverá ser usada a expressão parecer técnico. Este procedimento está em sintonia com o mandato aprovado pela Comissão na Decisão de 13 de Julho de 2007, relativa a um mandato-quadro conferido à Agência Ferroviária Europeia para o exercício de certas actividades ao abrigo das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE. No entanto, se as ETI precisarem de ser alteradas devido a erros importantes ou essenciais, deverá aplicar-se um procedimento de revisão.

(49) A definição de detentor deverá estar tão perto quanto possível da definição utilizada na Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 1999. Muitas entidades podem ser identificadas a título de detentor de um veículo, nomeadamente o proprietário, a empresa que explora uma frota de vagões, a empresa que cede em leasing veículos a uma empresa ferroviária, a empresa ferroviária, o gestor de infra-estrutura que utiliza veículos para manter a sua infra-estrutura. Estas entidades têm o controlo sobre o veículo com vista à sua utilização como meio de transporte pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estrutura. A fim de evitar dúvidas, o detentor deverá ser claramente identificado no registo de matrícula nacional.

▼B

(50) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as modalidades de exercício das competências de execução conferidas à Comissão ([1]).

(51) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para aprovar e actualizar as ETI. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, nomeadamente mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(52) Quando, por imperativos de urgência, os prazos normalmente aplicáveis no âmbito do procedimento de regulamentação com controlo não possam ser cumpridos, a Comissão deverá poder aplicar o procedimento de urgência previsto no n.º 6 do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE, para a aprovação de medidas destinadas a alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a mediante o aditamento de ETI ou de alterações.

(53) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, a interoperabilidade do sistema ferroviário à escala comunitária, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, uma vez que nenhum Estado-Membro está em condições de tomar individualmente as medidas necessárias à realização dessa interoperabilidade, e pode, pois, ser melhor alcançado 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 directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(54) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ([2]), os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

(55) A obrigação de transpor a presente directiva para o direito nacional deverá limitar-se às disposições que constituem uma alteração de fundo em relação às directivas precedentes. A obrigação de transpor as disposições inalteradas resulta das directivas precedentes.

(56) O artigo 14.º da Directiva 2004/49/CE e as Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE deverão, pois, ser revogados,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).
([2]) JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

▼B

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito de aplicação

1. A presente directiva fixa as condições a cumprir para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário de forma compatível com o disposto na Directiva 2004/49/CE. Estas condições dizem respeito à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e de segurança do pessoal que participa na sua exploração e manutenção.

2. A prossecução deste objectivo deve levar à definição de um nível óptimo de harmonização técnica que permita:

a) Facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transportes ferroviários internacionais no interior da União Europeia e com os países terceiros;

b) Contribuir para a criação gradual de um mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, de renovação, de readaptação e de funcionamento do sistema ferroviário na Comunidade;

c) Contribuir para a interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade.

3. Os Estados-Membros podem excluir das medidas que aprovarem em aplicação da presente directiva:

a) Os comboios metropolitanos, os carros eléctricos e outros sistemas ferroviários urbanos;

b) As redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte local, urbano ou suburbano de passageiros, bem como as empresas ferroviárias que apenas operam nestas redes;

c) As infra-estruturas ferroviárias privadas e os veículos exclusivamente utilizados nessas infra-estruturas e destinados ao uso exclusivo do respectivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;

d) As infra-estruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística.

4. O âmbito de aplicação das ETI deve ser progressivamente alargado, nos termos do artigo 8.º, a todo o sistema ferroviário, incluindo as vias de acesso aos serviços dos terminais e dos portos principais que sirvam ou possam servir mais de um cliente, sem prejuízo das derrogações à aplicação das ETI nos casos enumerados no artigo 9.º

▼B

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) «Sistema ferroviário transeuropeu»: os sistemas ferroviários transeuropeus, convencionais e de alta velocidade, tal como definidos, respectivamente, nos pontos 1 e 2 do anexo I;

b) «Interoperabilidade»: a capacidade do sistema ferroviário para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos dessas linhas. Essa capacidade depende de todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais a cumprir para satisfazer os requisitos essenciais;

c) «Veículo»: um veículo ferroviário que circula com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tracção. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais;

d) «Rede»: as linhas férreas, as estações, os terminais e todo o tipo de equipamento fixo necessário para assegurar o funcionamento do sistema ferroviário com continuidade e segurança;

e) «Subsistemas»: o resultado da subdivisão do sistema ferroviário, conforme indicado no anexo II. Os subsistemas, para os quais deverão ser definidos requisitos essenciais, têm carácter estrutural ou funcional;

f) «Componentes de interoperabilidade»: qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporados ou destinados a serem incorporados num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário. A noção de componente abrange tanto os objectos materiais como os imateriais e inclui o *software*;

g) «Requisitos essenciais»: o conjunto de condições descritas no anexo III que devem ser cumpridas pelo sistema ferroviário, pelos subsistemas, pelos componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces;

h) «Especificação europeia»: especificação técnica comum, aprovação técnica europeia ou norma nacional que transponha uma norma europeia, tal como definidas no anexo XXI da Directiva 2004/17/CE;

i) «Especificação técnica de interoperabilidade» («ETI»): especificação aprovada nos termos da presente directiva, de que cada subsistema ou parte de subsistema é objecto a fim de cumprir os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário;

j) «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;

▼B

k) «Parâmetros fundamentais»: as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, especificadas nas ETI aplicáveis;

l) «Caso específico»: as partes do sistema ferroviário que exigem disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, por força de condicionalismos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de coerência face ao sistema existente. Tal pode compreender, nomeadamente, as linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da Comunidade, o gabarito, a bitola ou a distância entre as vias, bem como os veículos destinados a uma utilização estritamente local, regional ou histórica e os veículos que tenham como proveniência ou destino países terceiros;

m) «Readaptação»: as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o seu desempenho global;

n) «Renovação»: as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o seu desempenho global;

o) «Sistema ferroviário existente»: a estrutura constituída pelas linhas e instalações fixas da rede ferroviária existente e os veículos de qualquer categoria e origem que circulam nessas infra-estruturas;

p) «Substituição no âmbito da manutenção»: a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;

q) «Entrada em serviço»: o conjunto das operações através das quais um subsistema ou um veículo é colocado no seu estado de funcionamento nominal;

r) «Entidade adjudicante»: qualquer entidade, pública ou privada, que encomende o projecto e/ou a construção, a renovação ou a readaptação de um subsistema. Essa entidade pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infra-estrutura, um detentor ou o concessionário responsável pela execução de um projecto;

s) «Detentor»: a pessoa ou entidade que explora o veículo enquanto meio de transporte, quer seja seu proprietário quer tenha o direito de o utilizar, e está registada como tal no registo de matrícula nacional a que se refere o artigo 33.º;

t) «Projecto em fase avançada de desenvolvimento»: qualquer projecto cujo planeamento/construção se encontre numa fase em que deixa de ser possível aceitar, para o Estado-Membro interessado, alterações do caderno de encargos. Esta impossibilidade pode ser de natureza jurídica, contratual, económica, financeira, social ou ambiental, e deve ser devidamente justificada;

▼B

u) «Norma harmonizada»: qualquer norma europeia adoptada por um dos organismos de normalização europeus enumerados no anexo I da Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação ([1]), no quadro de um mandato da Comissão conferido nos termos do n.º 3 do artigo 6.º dessa directiva, e que, por si só ou em conjunto com outras normas, constitui uma solução para o cumprimento de uma disposição legal;

v) «Autoridade nacional responsável pela segurança»: a autoridade responsável pela segurança na acepção da alínea g) do artigo 3.º da Directiva 2004/49/CE;

w) «Tipo»: o tipo de veículo que define as características básicas do projecto do veículo abrangidas por um certificado único de exame de tipo descrito no módulo B da Decisão 93/465/CEE;

x) «Série»: um conjunto de veículos idênticos de um tipo de projecto;

y) «Agência»: a Agência Ferroviária Europeia, criada pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia (regulamento relativo à Agência) ([2]);

z) «Entidade responsável pela manutenção», a entidade responsável pela manutenção de um veículo, registada como tal no registo de matrícula nacional.

Artigo 3.º

Compatibilidade geral

1. A presente directiva abrange as disposições relativas, para cada subsistema, aos componentes de interoperabilidade, às interfaces e aos procedimentos, bem como às condições de compatibilidade geral do sistema ferroviário que são necessárias para realizar a sua interoperabilidade.

2. O disposto na presente directiva aplica-se sem prejuízo de outras disposições comunitárias aplicáveis. No entanto, no caso dos componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces, o cumprimento dos requisitos essenciais da presente directiva pode obrigar à utilização de especificações europeias especialmente elaboradas para o efeito.

([1]) JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

([2]) JO L 164 de 30.4.2004, p. 1. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

▼B

Artigo 4.º

Requisitos essenciais

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

2. As especificações técnicas suplementares referidas no artigo 34.º da Directiva 2004/17/CE, que sejam necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas em vigor na Comunidade, não devem ser contrárias aos requisitos essenciais.

CAPÍTULO II

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDADE

Artigo 5.º

Conteúdo das ETI

1. Cada subsistema é objecto de uma ETI. Se necessário, um subsistema pode ser objecto de várias ETI e uma ETI pode dizer respeito a vários subsistemas. A decisão de desenvolver e/ou rever uma ETI, bem como a escolha do respectivo âmbito de aplicação técnica e geográfica, requer a constituição de mandato nos termos do n.º 1 do artigo 6.º

2. Os subsistemas devem ser conformes com as ETI em vigor quando da respectiva entrada em serviço, renovação ou readaptação, nos termos da presente directiva; essa conformidade deve ser mantida enquanto o subsistema estiver em utilização.

3. Na medida do necessário, e a fim de alcançar o objectivo referido no artigo 1.º, cada ETI deve:

a) Indicar o âmbito de aplicação previsto (parte da rede ou dos veículos referidos no anexo I, subsistema ou parte de subsistema referidos no anexo II);

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

c) Definir as especificações funcionais e técnicas a serem cumpridas pelo subsistema e respectivas interfaces relativamente aos outros subsistemas. Se necessário, essas especificações podem diferir segundo a utilização do subsistema, por exemplo segundo as categorias de linhas, de nós e/ou de veículos previstos no anexo I;

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

▼B

e) Indicar, em cada caso, quais os procedimentos que devem ser utilizados para, por um lado, avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes de interoperabilidade ou, por outro, proceder à verificação «CE» dos subsistemas. Estes procedimentos baseiam-se nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE;

f) Indicar a estratégia da sua execução. Devem ser precisadas, nomeadamente, as fases a cumprir para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento da ETI;

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

4. Cada ETI deve ser desenvolvida com base no exame do subsistema existente e indicar um subsistema alvo a estabelecer de modo progressivo e num prazo razoável. Desse modo, a adopção gradual das ETI e o respectivo cumprimento permitirá realizar progressivamente a interoperabilidade do sistema ferroviário.

5. As ETI devem preservar, de forma adequada, a compatibilidade do sistema ferroviário existente em cada Estado-Membro. Para o efeito, podem prever-se para cada ETI casos específicos, tanto no que diz respeito à rede como aos veículos, devendo dar-se especial atenção ao gabarito, à bitola ou à distância entre as vias e aos veículos que têm proveniência ou destino em países terceiros. Para cada caso específico, as ETI devem precisar as regras de execução dos elementos das ETI indicadas nas alíneas c) a g) do n.º 3.

6. Os aspectos técnicos que correspondam a requisitos essenciais e que não possam ser expressamente tratados numa ETI, devem ser claramente identificados num anexo à ETI como «pontos em aberto». Neste caso, é aplicável o n.º 3 do artigo 17.º

7. As ETI não obstam às decisões dos Estados-Membros relativas à utilização das infra-estruturas para a circulação de veículos por elas não contemplados.

8. As ETI podem fazer referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias ou internacionais ou a documentos técnicos publicados pela Agência, quando tal seja estritamente necessário para alcançar o objectivo da presente directiva. Nesse caso, essas normas ou especificações (ou as respectivas partes aplicáveis) ou esses documentos técnicos são considerados anexos à respectiva ETI e são obrigatórios a partir do momento em que esta seja aplicável. Na falta dessas normas ou especificações ou desses documentos técnicos, e enquanto se aguarda a sua elaboração, pode ser feita referência a outros documentos normativos claramente identificados; neste caso, deve tratar-se de documentos facilmente acessíveis e do domínio público.

▼B

Artigo 6.º

Aprovação, revisão e publicação das ETI

1. Os projectos de ETI e os projectos de alterações posteriores das ETI devem ser elaborados pela Agência mediante mandato conferido pela Comissão, pelo procedimento de regulamentação previsto no n.º 3 do artigo 29.º da presente directiva. A sua elaboração deve cumprir o disposto nos artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º 881/2004 e em cooperação com os grupos de trabalho mencionados nesses artigos.

As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-os mediante o aditamento de ETI ou de alterações, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 29.º

Por imperativos de urgência, a Comissão pode aplicar o procedimento de urgência previsto no n.º 5 do artigo 29.º

2. Compete à Agência preparar a revisão e a actualização das ETI e fazer toda e qualquer recomendação útil à Comissão para atender à evolução tecnológica ou às exigências sociais. A Comissão informa o Comité referido no artigo 29.º sobre essas recomendações.

3. Os projectos de ETI devem ser elaborados em duas fases.

Em primeiro lugar, a Agência identifica os parâmetros fundamentais para a ETI, bem como as interfaces com os outros subsistemas e qualquer outro caso específico que seja necessário. Para cada um desses parâmetros e interfaces, devem ser apresentadas as soluções alternativas mais vantajosas, acompanhadas das respectivas justificações técnicas e económicas.

Em segundo lugar, a Agência elabora o projecto de ETI com base nesses parâmetros fundamentais. A Agência deve ter em conta, sempre que adequado, os progressos técnicos, os trabalhos de normalização já efectuados, os grupos de trabalho já criados e os trabalhos de investigação reconhecidos. Juntamente com cada projecto de ETI deve ser apresentada uma avaliação global dos custos e benefícios previsíveis da execução da ETI; essa avaliação deve indicar o impacto previsível a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

4. Na elaboração, aprovação e revisão de cada ETI (incluindo os parâmetros fundamentais) deve atender-se ao custo e às vantagens previsíveis de todas as soluções técnicas consideradas, bem como às respectivas interfaces, a fim de definir e aplicar as soluções mais vantajosas. Os Estados-Membros devem participar nessa avaliação, fornecendo os dados necessários.

▼B

5. O Comité referido no artigo 29.º deve ser regularmente informado dos trabalhos de elaboração das ETI. No decurso dos seus trabalhos, a Comissão pode, a pedido do Comité, formular todos os mandatos ou todas as recomendações que considere úteis acerca da concepção das ETI e da avaliação dos custos e benefícios. A Comissão pode, nomeadamente, a pedido de um Estado-Membro, exigir que se analisem soluções alternativas e que a respectiva avaliação dos custos e benefícios conste do relatório anexo ao projecto de ETI.

6. Aquando da aprovação de cada ETI, a respectiva data de entrada em vigor é fixada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 29.º Sempre que, por motivo de compatibilidade técnica, tenham de entrar em serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.

7. Na elaboração, aprovação e revisão das ETI deve ter-se em conta o parecer dos utentes no que diz respeito às características com incidência directa nas condições de utilização dos subsistemas por esses utentes. Para o efeito, a Agência deve consultar as associações e organizações representativas dos utentes durante os trabalhos de elaboração e de revisão das ETI. A Agência junta ao projecto de ETI um relatório sobre os resultados dessa consulta.

A lista das associações e organizações a consultar é elaborada pela Comissão, após consulta ao Comité, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 29.º, e pode ser reexaminada e actualizada a pedido de um Estado-Membro ou por iniciativa da Comissão.

8. Na elaboração, aprovação e revisão das ETI deve ter-se em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas na alínea g) do n.º 3 do artigo 5.º

Para o efeito, os parceiros sociais devem ser consultados antes de o projecto de ETI ser submetido, para aprovação ou revisão, à apreciação do Comité referido no artigo 29.º

Os parceiros sociais são consultados no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial criado nos termos da Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu ([1]). Aqueles devem dar parecer no prazo de três meses.

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

([1]) JO L 225 de 12.8.1998, p. 27. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1792/2006 (JO L 362 de 20.12.2006, p. 1).

▼B

Caso seja necessária uma nova autorização, a renovação ou a readaptação desses subsistemas, por razões de segurança ou de interoperabilidade devidamente justificadas, são fixados os respectivos prazos na ETI ou, se necessário, pelos Estados-Membros.

10. As ETI são publicadas pela Comissão no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 7.º

Deficiências das ETI

1. Se, após a aprovação de uma ETI, se afigurar que esta não satisfaz integralmente os requisitos essenciais, o Comité referido no artigo 29.º pode ser consultado, a pedido de um Estado-Membro ou por iniciativa da Comissão.

A Comissão pode solicitar um parecer técnico à Agência. A Comissão, com a participação do Comité, analisa esse parecer técnico.

2. Se a ETI dever ser alterada devido a um erro menor e isso não justificar a sua revisão imediata, a Comissão pode recomendar que o parecer técnico seja utilizado enquanto se aguarda a revisão da ETI nos termos do n.º 1 do artigo 6.º Nesse caso, a Agência publica o parecer técnico.

3. Se a ETI dever ser alterada devido a um erro importante ou essencial, aplica-se imediatamente o procedimento de revisão referido no n.º 1 do artigo 6.º

Artigo 8.º

Alargamento do âmbito de aplicação das ETI

1. A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º, um ou mais mandatos para a elaboração de novas ETI e/ou a revisão das ETI já aprovadas, a fim de cobrir linhas e veículos ainda não abrangidos.

2. O primeiro desses mandatos deve indicar um primeiro grupo de novas ETI e/ou de alterações a ETI, a aprovar até 1 de Janeiro de 2012, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 5.º, sobre a possibilidade de prever casos específicos, e no artigo 9.º, que permite derrogações em circunstâncias especiais. Este primeiro mandato é elaborado com base numa recomendação da Agência, com vista a determinar as novas ETI a elaborar e/ou as ETI existentes a alterar em função da rentabilidade prevista para cada medida proposta e com base no princípio da proporcionalidade das medidas a tomar a nível comunitário. Para esse efeito, deve ser devidamente tomado em consideração o ponto 4 do anexo I e o necessário equilíbrio entre, por um lado, os objectivos da não interrupção da circulação dos comboios e da harmonização técnica e, por outro lado, o carácter transeuropeu, nacional, regional ou local do tráfego em questão.

▼B

3. Enquanto o alargamento do âmbito de aplicação das ETI ao conjunto do sistema ferroviário não se concretizar:

a) A autorização de entrada em serviço:

— de subsistemas de veículos e de controlo/comando e sinalização a bordo, cuja utilização está prevista pelo menos parcialmente na parte da rede ainda não abrangida pelas ETI, para essa parte da rede,

— de subsistemas de infra-estrutura, energia e controlo/comando e sinalização nas vias, nas partes da rede ainda não abrangidas pelas ETI,

deve ser concedida nos termos das normas nacionais referidas no artigo 8.º da Directiva 2004/49/CE ou, se for esse o caso, no n.º 3 do artigo 17.º da presente directiva;

b) A autorização de entrada em serviço de veículos cuja utilização está prevista ocasionalmente na parte da rede ainda não abrangida pelas ETI relativamente a essa parte da rede, deve ser concedida nos termos dos artigos 21.º a 27.º e das normas nacionais referidas no artigo 8.º da Directiva 2004/49/CE ou, se for esse o caso, no n.º 3 do artigo 17.º da presente directiva.

4. Os Estados-Membros podem não aplicar as ETI novas ou revistas aprovadas nos termos do n.º 2 no caso de projectos que se encontrem em estado de desenvolvimento avançado ou sejam objecto de contratos em execução quando da publicação do grupo relevante de ETI.

Artigo 9.º

Derrogações

1. Na falta de casos específicos relevantes, os Estados-Membros podem não aplicar uma ou mais ETI, nos termos do presente artigo, nos casos seguintes:

a) A projectos de novos subsistemas, à renovação ou readaptação de subsistemas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contratos em execução quando da publicação dessas ETI;

b) A projectos de renovação ou readaptação de subsistemas existentes, quando o gabarito, a bitola, a distância entre os eixos das vias ou a tensão eléctrica estabelecidos nessas ETI forem incompatíveis com os parâmetros do subsistema existente;

c) A projectos de subsistemas novos ou à renovação ou readaptação de subsistemas existentes no território desse Estado-Membro, quando a sua rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar ou separada por força de condições geográficas específicas da rede ferroviária do resto do território comunitário;

d) A todos os projectos de renovação, extensão ou readaptação de subsistemas existentes, quando a aplicação dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto e/ou a compatibilidade do sistema ferroviário do Estado-Membro em causa;

▼B

e) Quando, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitirem, do ponto de vista económico ou técnico, a aplicação parcial ou total das ETI correspondentes;

f) Aos veículos que têm proveniência ou destino em países terceiros cuja bitola é diferente da principal rede ferroviária na Comunidade.

2. Em todos os casos referidos no n.º 1, os Estados-Membros em questão transmitem à Comissão um processo com os elementos indicados no anexo IX. A Comissão analisa as medidas propostas pelos Estados-Membros e informa o Comité referido no artigo 29.º

3. No caso referido na alínea a) do n.º 1, os Estados-Membros em questão transmitem à Comissão, no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor de cada ETI, uma lista dos projectos em curso no respectivo território e que se encontram em estado de desenvolvimento avançado.

4. Nos casos referidos nas alíneas a), c) e e) do n.º 1, a Comissão verifica se o processo está conforme e informa os Estados-Membros dos resultados da sua análise. Se necessário, é formulada uma recomendação relativa às especificações a aplicar. Os Estados-Membros podem aplicar imediatamente as disposições alternativas referidas no anexo IX.

5. Nos casos referidos nas alíneas b), d) e f) do n.º 1, a Comissão decide, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º, se aceita o pedido de derrogação. No caso referido na alínea b) do n.º 1, a decisão da Comissão não visa nem o gabarito nem a bitola. A Comissão decide nos seis meses seguintes à apresentação do pedido acompanhado do processo completo. Na falta de decisão, considera-se que o pedido foi aceite. Enquanto se aguarda a decisão, no caso referido na alínea f) do n.º 1, os Estados-Membros podem aplicar disposições alternativas referidas no anexo IX.

6. Os Estados-Membros são informados dos resultados das análises e do resultado do procedimento previsto nos n.os 4 e 5.

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE

Artigo 10.º

Colocação no mercado de componentes de interoperabilidade

1. Os Estados-Membros devem aprovar todas as medidas necessárias para que os componentes de interoperabilidade:

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

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

As presentes disposições não obstam a que os referidos componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações.

▼B

2. Os Estados-Membros não podem, nos respectivos territórios e com base na presente directiva, proibir, restringir ou prejudicar a colocação no mercado de componentes de interoperabilidade para utilização no sistema ferroviário que cumpram o disposto na presente directiva. Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, cujos elementos constam do anexo IV.

Artigo 11.º

Conformidade ou aptidão para utilização

1. Os Estados-Membros devem considerar os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização conformes com os requisitos essenciais previstos na presente directiva.

2. Todos os componentes de interoperabilidade devem ser sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na ETI aplicável e ser acompanhados do correspondente certificado.

3. Os Estados-Membros devem considerar que um componente de interoperabilidade cumpre os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.

4. As peças sobressalentes de subsistemas já em serviço quando da entrada em vigor da ETI correspondente podem ser instaladas nesses subsistemas sem que seja necessário seguir o procedimento referido no n.º 2.

5. As ETI podem prever um período de transição para os produtos ferroviários por elas identificados como componentes de interoperabilidade que já se encontrem no mercado quando da sua entrada em vigor. Esses componentes devem satisfazer os requisitos do n.º 1 do artigo 10.º

Artigo 12.º

Incumprimento dos requisitos essenciais por parte de especificações europeias

Quando um Estado-Membro ou a Comissão considerar que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para alcançar os objectivos da presente directiva, não cumprem os requisitos essenciais, o Comité referido no artigo 29.º é informado desse facto e a Comissão aprova a medida mais adequada, nomeadamente:

a) A supressão total ou parcial das especificações em causa das publicações de que constam ou, após consulta do Comité criado pela Directiva 98/34/CE, a sua alteração, se estiverem em causa normas europeias; ou

b) A revisão das ETI nos termos do artigo 7.º

▼B

Artigo 13.º

Procedimento aplicável à declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização

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

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

3. Se os componentes de interoperabilidade estiverem abrangidos por outras directivas comunitárias relativas a outros aspectos, a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização deve indicar que os componentes de interoperabilidade cumprem igualmente os requisitos dessas directivas.

4. Se nem o fabricante nem o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade tiverem cumprido as obrigações previstas nos n.os 1 e 3, essas obrigações recaem sobre quem colocar o componente de interoperabilidade no mercado. São aplicáveis as mesmas obrigações a quem montar componentes de interoperabilidade ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio, no que diz respeito à presente directiva.

5. Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º:

a) A constatação por um Estado-Membro de que a declaração «CE» de conformidade foi indevidamente emitida obriga o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade, se necessário, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a pôr termo à infracção nos termos definidos por esse Estado-Membro;

b) Se a não conformidade persistir, o Estado-Membro deve tomar todas as medidas adequadas para restringir ou proibir a colocação no mercado do componente de interoperabilidade em questão, ou para assegurar a sua retirada do mercado, nos termos do artigo 14.º

Artigo 14.º

Incumprimento dos requisitos essenciais por parte de componentes de interoperabilidade

1. Se verificar que é improvável que, utilizado de acordo com a respectiva finalidade, um componente de interoperabilidade que dispõe da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização e colocado no mercado, respeite os requisitos essenciais, o Estado-Membro deve tomar todas as medidas necessárias para restringir o seu campo de aplicação, proibir a sua utilização ou retirá-lo do mercado. O Estado-Membro em causa informa imediatamente a Comissão das medidas tomadas e indica os motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

a) Do incumprimento dos requisitos essenciais;

▼B

b) Da aplicação incorrecta das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação;

c) De uma deficiência das especificações europeias.

2. A Comissão consulta os interessados o mais rapidamente possível. Se, após esta consulta, concluir que a medida se justifica, a Comissão informa imediatamente desse facto o Estado-Membro que tomou a iniciativa, bem como os restantes Estados-Membros. Se, após esta consulta, verificar que a medida se não justifica, a Comissão informa imediatamente desse facto o Estado-Membro que tomou a iniciativa, bem como o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade. Se a decisão referida no n.º 1 for motivada por uma lacuna nas especificações europeias, é aplicável o procedimento definido no artigo 12.º

3. Se um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade se revelar não conforme, o Estado-Membro competente toma as medidas adequadas relativamente a quem emitiu a declaração e informa desse facto a Comissão e os restantes Estados-Membros.

4. A Comissão deve assegurar que os Estados-Membros sejam informados do desenrolar e dos resultados deste procedimento.

CAPÍTULO IV

SUBSISTEMAS

Artigo 15.º

Procedimento de entrada em serviço

1. Sem prejuízo do capítulo V, cabe a cada Estado-Membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural, constitutivos do sistema ferroviário e que sejam implantados ou explorados no respectivo território.

Para esse efeito, os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para que esses subsistemas apenas possam entrar em serviço se forem concebidos, construídos e instalados de modo a cumprirem os requisitos essenciais aplicáveis, quando integrados no sistema ferroviário. Devem verificar, nomeadamente:

— a compatibilidade técnica desses subsistemas em relação ao sistema em que se integram,

— a integração segura desses subsistemas, nos termos do n.º 3 do artigo 4.º e do n.º 3 do artigo 6.º da Directiva 2004/49/CE.

2. Cabe a cada Estado-Membro verificar, antes da respectiva entrada em serviço, que esses subsistemas cumprem, se for esse o caso, as disposições aplicáveis das ETI em matéria de exploração e manutenção.

▼B

3. Após a entrada em serviço desses subsistemas, a verificação é feita:

a) No que diz respeito às infra-estruturas, no quadro da concessão e supervisão das autorizações de segurança nos termos do artigo 11.º da Directiva 2004/49/CE;

b) No que diz respeito aos veículos, no quadro da concessão e supervisão dos certificados de segurança nos termos do artigo 10.º da Directiva 2004/49/CE.

Para este efeito, aplicam-se os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais aplicáveis.

Artigo 16.º

Livre circulação dos subsistemas

Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 15.º, os Estados-Membros não podem, nos respectivos territórios e por motivos relacionados com a presente directiva, proibir, restringir ou prejudicar a construção, entrada em serviço e exploração de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário, que satisfaçam os requisitos essenciais. Nomeadamente, não podem exigir verificações que já tenham sido efectuadas:

— no âmbito do procedimento que deu origem à declaração «CE» de verificação, cujos elementos constam do anexo V,

— ou, noutros Estados-Membros, antes ou após a entrada em vigor da presente directiva, a fim de verificar a conformidade com requisitos idênticos em condições de exploração idênticas.

Artigo 17.º

Conformidade com as ETI e as normas nacionais

1. Os Estados-Membros devem considerar interoperáveis e conformes aos requisitos essenciais que lhes digam respeito os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário que disponham da declaração «CE» de verificação.

2. A verificação da interoperabilidade, de acordo com os requisitos essenciais, dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário é feita com base nas ETI, caso existam.

3. Os Estados-Membros devem elaborar, para cada subsistema, a lista das normas técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais e transmitir essa lista à Comissão, nos seguintes casos:

— inexistência de ETI aplicáveis, ou

— notificação de derrogações nos termos do artigo 9.º, ou

— em situações específicas que impliquem a aplicação de normas técnicas não incluídas na ETI aplicável.

▼B

A referida lista deve ser transmitida:

— sempre que a lista de normas técnicas que, nos termos do n.º 3 do artigo 16.º da Directiva 96/48/CE e do n.º 3 do artigo 16.º da Directiva 2001/16/CE, teve de ser notificada até 30 de Abril de 2005, sofra qualquer alteração, ou

— após a notificação da derrogação, ou

— após a publicação da ETI em questão.

Nessa ocasião, os Estados-Membros devem indicar igualmente os organismos responsáveis pela execução, no caso dessas normas técnicas, do processo de verificação referido no artigo 18.º

A Comissão comunica essas informações à Agência, que as publica.

A pedido da Comissão, os Estados-Membros disponibilizam o texto integral das normas notificadas. A fim de evitar a criação de novos obstáculos, e tendo em vista desenvolver a classificação das normas nacionais nos termos do artigo 27.º, a Comissão acompanha a introdução de novas normas pelos Estados-Membros. Se considerar que a nova norma constitui um meio de discriminação arbitrário ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre os Estados-Membros, a Comissão aprova uma decisão, cujo destinatário é o Estado-Membro em causa, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º

Os Estados-Membros podem optar por não notificar as normas e restrições de natureza estritamente local. Nesse caso, os Estados-Membros devem mencionar essas normas e restrições nos registos de infra-estrutura previstos no artigo 35.º

Os Estados-Membros asseguram a publicação das normas técnicas de carácter vinculativo e a respectiva disponibilização a todos os gestores de infra-estrutura, empresas ferroviárias e requerentes de autorizações de entrada em serviço, numa linguagem clara que possa ser compreendida pelos interessados.

Artigo 18.º

Procedimento de elaboração da declaração «CE» de verificação

1. Para elaborar a declaração «CE» de verificação, o requerente convida o organismo notificado que tiver escolhido para o efeito a abrir o processo de verificação «CE» indicado no anexo VI. O requerente pode ser a entidade adjudicante ou o fabricante, ou o respectivo mandatário na Comunidade.

2. A tarefa do organismo notificado responsável pela verificação «CE» de um subsistema inicia-se na fase de projecto e abrange todo o período de construção até à fase de recepção, antes da entrada em serviço do subsistema. A tarefa abrange também a verificação das interfaces do subsistema em questão em relação ao sistema em que se integra, baseando-se nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos nos artigos 34.º e 35.º

▼B

3. O organismo notificado é responsável pela organização do processo técnico que deve acompanhar a declaração «CE» de verificação. Este processo técnico deve conter todos os documentos necessários relativos às características do subsistema e, se necessário, todos os elementos de certificação da conformidade dos componentes de interoperabilidade. Deve igualmente conter todos os elementos relativos às condições e restrições de utilização e às instruções de manutenção, fiscalização contínua ou periódica, regulação e conservação.

4. O organismo notificado pode emitir declarações de verificação intermédias para cobrir determinadas fases do procedimento de verificação ou determinadas partes do subsistema. Nestes casos, aplica-se o procedimento indicado no anexo VI.

5. Se as ETI aplicáveis permitirem, o organismo notificado pode emitir certificados de conformidade para séries de subsistemas ou determinadas partes desses subsistemas.

Artigo 19.º

Incumprimento dos requisitos essenciais por parte dos subsistemas

1. Se verificar que um subsistema de carácter estrutural, detentor da declaração «CE» de verificação acompanhada do processo técnico, não cumpre integralmente o disposto na presente directiva, nomeadamente os requisitos essenciais, o Estado-Membro pode pedir a realização de verificações complementares.

2. O Estado-Membro que apresenta o pedido informa de imediato a Comissão das verificações complementares solicitadas, expondo as razões que as justificam. A Comissão consulta os interessados.

3. O Estado-Membro que apresenta o pedido deve indicar se o não cumprimento integral resulta:

a) Do incumprimento dos requisitos essenciais ou de uma ETI, ou da aplicação incorrecta de uma ETI. Neste caso, a Comissão informa imediatamente o Estado-Membro de residência da pessoa que emitiu indevidamente a declaração «CE» de verificação, convidando-o a tomar as medidas adequadas;

b) Da deficiência de uma ETI. Neste caso, é aplicável o processo de alteração da ETI referido no artigo 7.º

Artigo 20.º

Entrada em serviço de subsistemas existentes após renovação ou readaptação

1. Em caso de renovação ou de readaptação, a entidade adjudicante ou o fabricante devem apresentar ao Estado-Membro documentação com a descrição do projecto. O Estado-Membro analisa a documentação e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decide se a dimensão dos trabalhos torna necessária uma nova autorização de entrada em serviço na acepção da presente directiva.

▼B

É necessária uma nova autorização de entrada em serviço sempre que o nível de segurança global possa ser negativamente afectado pelas obras previstas. Se for necessária uma nova autorização, o Estado-Membro decide em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projecto.

O Estado-Membro toma a sua decisão até quatro meses após a apresentação pelo requerente da documentação completa.

2. Sempre que seja necessária uma nova autorização e a ETI não esteja a ser integralmente aplicada, os Estados-Membros transmitem à Comissão as seguintes informações:

— o motivo pelo qual a ETI não é integralmente aplicada,

— as características técnicas aplicáveis em vez da ETI,

— os organismos responsáveis pela aplicação, no caso dessas características, do procedimento de verificação referido no artigo 18.º

3. A Comissão comunica as informações referidas no n.º 2 à Agência, que as publica.

CAPÍTULO V

VEÍCULOS

Artigo 21.º

Autorização de entrada em serviço de veículos

1. Antes da utilização de um veículo numa rede, a sua entrada em serviço deve ser autorizada pela autoridade nacional responsável pela segurança competente para essa rede, salvo disposição em contrário do presente capítulo.

2. Os veículos conformes com as ETI são autorizados nos termos do artigo 22.º ou 23.º

3. Os veículos não conformes com as ETI são autorizados nos termos do artigo 24.º ou 25.º

4. Os veículos conformes com um tipo autorizado são autorizados nos termos do artigo 26.º

5. Qualquer autorização concedida por um Estado-Membro é válida em todos os Estados-Membros, sem prejuízo do disposto nos artigos 23.º e 25.º relativamente às autorizações complementares. Os Estados-Membros clarificam, aprovando normas nacionais específicas ou por via de disposições nacionais de transposição da presente directiva, se são necessárias autorizações complementares, em conformidade com as disposições aplicáveis do artigo 23.º no caso dos veículos conformes com as ETI, ou do artigo 25.º no caso de veículos não conformes com as ETI.

6. Qualquer pedido de autorização de entrada em serviço é objecto de uma decisão da autoridade nacional responsável pela segurança competente, nos termos dos artigos 22.º e 23.º ou dos artigos 24.º e 25.º A autorização de entrada em serviço pode prever condições de utilização e outras restrições.

▼B

7. Qualquer decisão de recusa de entrada em serviço de um veículo por parte de uma autoridade nacional responsável pela segurança competente deve ser fundamentada. No prazo de um mês a contar da data de recepção da decisão de recusa, o requerente pode requerer, fundamentadamente, a revisão da decisão à autoridade nacional responsável pela segurança. A autoridade nacional responsável pela segurança dispõe de dois meses a contar da recepção da reclamação para confirmar ou revogar a sua decisão. Se a decisão de recusa for confirmada, o requerente pode requerer, fundamentadamente, a revisão da decisão à instância de recurso designada pelo Estado-Membro competente nos termos do n.º 3 do artigo 17.º da Directiva 2004/49/CE. Os Estados-Membros podem designar o organismo de controlo criado nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE para os fins deste procedimento de recurso.

8. Na falta da decisão a que se refere o n.º 7 do artigo 23.º e o n.º 5 do artigo 25.º pela autoridade nacional responsável pela segurança competente, nos prazos previstos, a entrada em serviço do veículo em questão considera-se autorizada findos três meses a contar do termo desses prazos. As autorizações obtidas por força do presente número são válidas apenas na rede para a qual a autoridade nacional responsável pela segurança competente não agiu nos prazos previstos.

9. Sempre que pretender revogar uma autorização de entrada em serviço que tenha concedido ou que tenha sido concedida nos termos do n.º 8, a autoridade nacional responsável pela segurança deve aplicar o procedimento de revisão dos certificados de segurança previsto no n.º 5 do artigo 10.º da Directiva 2004/49/CE ou, se for esse o caso, o procedimento de revisão dos acordos de segurança referido no n.º 2 do artigo 11.º dessa directiva.

10. No caso de recurso, a instância de recurso competente referida no n.º 7 pode solicitar um parecer à Agência, que, neste caso, deve ser emitido no prazo de um mês a contar da apresentação do respectivo pedido e notificado ao recorrente, à instância de recurso competente e à autoridade nacional responsável pela segurança competente que recusou a autorização.

11. No caso de veículos que circulem entre um Estado-Membro e um país terceiro numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da Comunidade e aos quais possa ser concedida uma derrogação nos termos do n.º 5 do artigo 9.º ou que configurem casos específicos, as normas nacionais referidas nos artigos 22.º e 24.º podem incluir acordos internacionais, desde que estes sejam compatíveis com a legislação comunitária.

12. As autorizações de entrada em serviço de veículos concedidas antes de 19 de Julho de 2008, incluindo as autorizações concedidas ao abrigo de acordos internacionais, em particular o RIC (Regulamento para a Utilização Recíproca das Carruagens e dos Furgões em Tráfego Internacional) e o RIV (Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional), continuam válidas em conformidade com as condições em que tenham sido concedidas. O presente número prevalece sobre os artigos 22.º a 25.º

▼B

13. Os Estados-Membros podem conceder autorizações de entrada em serviço a uma série de veículos. Para esse efeito, as autoridades responsáveis pela segurança comunicam ao requerente o procedimento a adoptar.

14. As autorizações de entrada em serviço concedidas nos termos do presente artigo não prejudicam outras condições impostas às empresas ferroviárias e aos gestores de infra-estruturas para a exploração desses veículos na rede em questão, em conformidade com os artigos 9.º, 10.º e 11.º da Directiva 2004/49/CE.

Artigo 22.º

Primeira autorização de entrada em serviço de veículos conformes com as ETI

1. O presente artigo aplica-se aos veículos conformes com todas as ETI aplicáveis em vigor no momento da entrada em serviço, desde que uma parte significativa dos requisitos essenciais façam parte dessas ETI e que as ETI aplicáveis em matéria de material circulante tenham entrado em vigor e sejam aplicáveis.

2. A primeira autorização é concedida pela autoridade nacional responsável pela segurança, nos termos seguintes:

a) No caso de todos os subsistemas estruturais de um veículo terem sido autorizados em conformidade com o disposto no capítulo IV, a autorização é concedida sem mais verificações;

b) No caso de veículos que disponham de todas as declarações «CE» de verificação necessárias previstas no artigo 18.º, os critérios que uma autoridade nacional responsável pela segurança pode verificar para a concessão de uma autorização de entrada em serviço podem referir-se apenas:

— à compatibilidade técnica entre os subsistemas relevantes do veículo e a segurança da sua integração nos termos do n.º 1 do artigo 15.º,

— à compatibilidade técnica entre o veículo e a rede em causa,

— às regras nacionais aplicáveis aos pontos em aberto,

— às regras nacionais aplicáveis aos casos específicos devidamente identificados nas ETI aplicáveis.

Artigo 23.º

Autorizações complementares de entrada em serviço de veículos conformes com as ETI

1. Os veículos em conformidade plena com ETI que cubram todos os aspectos dos subsistemas relevantes, sem casos específicos e sem pontos em aberto estritamente relacionados com a compatibilidade técnica entre o veículo e a rede, não estão sujeitos a autorização complementar de entrada em serviço desde que circulem em redes conformes com as ETI noutros Estados-Membros ou nas condições especificadas nas ETI correspondentes.

▼B

2. No caso de veículos que tenham entrado em serviço nos termos do artigo 22.º mas que não estejam cobertos pelo n.º 1, os Estados-Membros decidem se são necessárias autorizações complementares no seu território. Nesse caso, aplicam-se os n.os 3 a 7.

3. O requerente apresenta à autoridade nacional responsável pela segurança documentação relativa ao veículo ou tipo de veículo e ao uso previsto na rede. A documentação deve incluir as seguintes informações:

a) Prova documental de que a entrada em serviço foi autorizada noutro Estado-Membro nos termos do artigo 22.º;

b) Um exemplar do processo técnico referido no anexo VI. Este último inclui, no caso de veículos equipados com gravadores de dados, informações sobre o processo de recolha de dados, a fim de permitir a leitura e avaliação desses dados, se essas informações não estiverem harmonizadas nas ETI correspondentes;

c) Registos que mostrem o historial da manutenção do veículo e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;

d) As características técnicas e operacionais que provem que o veículo é compatível com as infra-estruturas e as instalações fixas, nomeadamente as condições climatéricas, o sistema de alimentação de energia, o sistema de controlo-comando e sinalização, a bitola da via e o gabarito da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionalismos da rede.

4. Os critérios a verificar pela autoridade nacional responsável pela segurança podem limitar-se ao seguinte:

— compatibilidade técnica entre o veículo e a rede em causa, incluindo as regras nacionais aplicáveis aos pontos em aberto necessários para garantir essa compatibilidade,

— regras nacionais aplicáveis aos casos específicos devidamente identificados nas ETI relevantes.

5. A autoridade nacional responsável pela segurança pode solicitar informações complementares, análises de risco nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º da Directiva 2004/49/CE ou ensaios na rede para verificar os critérios referidos no n.º 4. No entanto, após a aprovação do documento de referência previsto no artigo 27.º da presente directiva, a autoridade nacional responsável pela segurança só pode efectuar essa verificação com base nas regras nacionais relativas aos grupos B ou C que constem desse documento.

6. A autoridade nacional responsável pela segurança define, após consultar o requerente, o âmbito e o conteúdo das informações complementares, das análises de risco ou dos ensaios solicitados. O gestor da infra-estrutura, em consulta com o requerente, deve diligenciar no sentido de assegurar que os eventuais ensaios se realizem no prazo de três meses a contar da apresentação do pedido pelo requerente. A autoridade nacional responsável pela segurança deve, se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.

▼B

7. Todos os pedidos de autorização de entrada em serviço apresentados nos termos do presente artigo são sujeitos a decisão da autoridade nacional responsável pela segurança, que deverá ser tomada o mais rapidamente possível, até:

a) Dois meses após a apresentação da documentação referida no n.º 3;

b) Se for esse o caso, um mês após a prestação das informações complementares solicitadas pela autoridade nacional responsável pela segurança;

c) Se for esse o caso, um mês após a comunicação dos resultados dos ensaios solicitados pela autoridade nacional responsável pela segurança.

Artigo 24.º

Primeira autorização de entrada em serviço de veículos não conformes com as ETI

1. O presente artigo aplica-se aos veículos não conformes com todas as ETI aplicáveis em vigor no momento da entrada em serviço, incluindo veículos sujeitos a derrogações, ou sempre que uma parte significativa dos requisitos essenciais não façam parte de uma ou várias ETI.

2. A primeira autorização é concedida por uma autoridade nacional responsável pela segurança, nos termos seguintes:

— no que diz respeito aos aspectos técnicos cobertos por uma ETI, caso exista, é aplicável o procedimento de verificação «CE»,

— no que diz respeito aos outros aspectos técnicos, são aplicáveis as regras nacionais notificadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 17.º da presente directiva e do artigo 8.º da Directiva 2004/49/CE.

A primeira autorização é válida apenas na rede do Estado-Membro que a conceder.

Artigo 25.º

Autorizações complementares de entrada em serviço de veículos não conformes com as ETI

1. No caso de veículos cuja entrada em serviço tenha sido autorizada num Estado-Membro nos termos do n.º 12 do artigo 21.º ou do artigo 24.º, os outros Estados-Membros podem decidir, nos termos do presente artigo, se são necessárias autorizações complementares de entrada em serviço no seu território.

2. O requerente apresenta a documentação técnica sobre o veículo ou o tipo de veículo à autoridade nacional responsável pela segurança, indicando a utilização prevista na rede. A documentação deve incluir as seguintes informações:

a) Prova documental de que a entrada em serviço do veículo foi autorizada noutro Estado-Membro, juntamente com a documentação relativa ao procedimento adoptado para demonstrar que o veículo cumpre os requisitos de segurança em vigor, incluindo, se for esse o caso, informação sobre derrogações de que tenha beneficiado ou que lhe tenham sido concedidas nos termos do artigo 9.º;

▼B

b) Dados técnicos, programa de manutenção e características operacionais. Isto inclui, no caso de veículos equipados com gravadores de dados, informações sobre o processo de recolha dos dados, a fim de permitir a leitura e a avaliação desses dados nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 20.º da Directiva 2004/49/CE;

c) Registos que mostrem o historial da sua exploração e manutenção e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;

d) As características técnicas e operacionais que provem que o veículo é compatível com as infra-estruturas e as instalações fixas, nomeadamente as condições climatéricas, o sistema de alimentação de energia, o sistema de controlo-comando e sinalização, a bitola da via e o gabarito da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionalismos da rede.

3. As informações referidas nas alíneas a) e b) do n.º 2 não podem ser contestadas pela autoridade nacional responsável pela segurança, salvo se esta puder demonstrar, sem prejuízo do artigo 16.º, que existe risco substancial para a segurança. Após a aprovação do documento de referência previsto no artigo 27.º, a autoridade nacional responsável pela segurança não pode invocar a este respeito nenhuma norma relativa ao grupo A que conste desse documento.

4. A autoridade nacional responsável pela segurança pode solicitar informações complementares, análises de risco nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º da Directiva 2004/49/CE ou ensaios na rede para verificar a conformidade dos elementos referidos nas alíneas c) e d) do n.º 2 do presente artigo com as normas nacionais em vigor, notificadas à Comissão nos termos do artigo 8.º da Directiva 2004/49/CE ou do artigo 17.º da presente directiva. No entanto, após a aprovação do documento de referência previsto no artigo 27.º da presente directiva, a autoridade nacional responsável pela segurança só pode efectuar essa verificação com base nas regras nacionais relativas aos grupos B ou C que constem desse documento.

A autoridade nacional responsável pela segurança define, após consultar o requerente, o âmbito e o conteúdo das informações complementares, das análises de risco ou dos ensaios solicitados. O gestor da infra-estrutura, em consulta com o requerente, deve diligenciar no sentido de assegurar que os eventuais ensaios se realizem no prazo de três meses a contar da apresentação do pedido pelo requerente. A autoridade nacional responsável pela segurança deve, se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.

5. Todos os pedidos de autorização de entrada em serviço apresentados nos termos do presente artigo são sujeitos a decisão da autoridade nacional responsável pela segurança, que deve ser tomada o mais rapidamente possível, até:

a) Quatro meses após a apresentação da documentação técnica referida no n.º 2;

▼B

b) Se for esse o caso, dois meses após a prestação das informações complementares ou da apresentação das análises de risco solicitadas pela autoridade nacional responsável pela segurança, nos termos do n.º 4;

c) Se for esse o caso, dois meses a contar da apresentação dos resultados dos ensaios solicitados pela autoridade nacional responsável pela segurança, nos termos do n.º 4.

Artigo 26.º

Autorização de tipos de veículos

1. Os Estados-Membros podem conceder autorizações a tipos de veículos.

2. No entanto, se autorizarem um veículo, os Estados-Membros devem simultaneamente autorizar o tipo de veículo.

3. Um veículo conforme com um tipo já autorizado num Estado-Membro é autorizado por esse Estado-Membro com base numa declaração de conformidade com esse tipo apresentada pelo requerente, sem mais verificações. No entanto, se as disposições aplicáveis das ETI e as regras nacionais com base nas quais um tipo de veículo foi autorizado forem alteradas, os Estados-Membros decidem se as autorizações de tipo já concedidas continuam válidas ou devem ser renovadas. Os critérios que a autoridade nacional responsável pela segurança verifica no caso de uma autorização de tipo renovada só podem dizer respeito às regras alteradas. A renovação da autorização de tipo não afecta as autorizações de veículos já concedidas com base em tipos previamente autorizados.

4. O modelo de declaração de conformidade com o tipo é aprovado pela Comissão até 19 de Julho de 2009, com base num projecto da Agência e pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º

5. A declaração de conformidade com o tipo é estabelecida de acordo com:

a) Os procedimentos de verificação das ETI aplicáveis, no caso dos veículos conformes com as ETI;

b) Os procedimentos de verificação definidos nos módulos D ou E da Decisão 93/465/CEE, no caso dos veículos não conformes com as ETI. Se necessário, a Comissão pode aprovar um procedimento de verificação *ad hoc* pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º

6. O requerente pode solicitar uma autorização de tipo em vários Estados-Membros simultaneamente. Nesse caso, as autoridades nacionais responsáveis pela segurança cooperam para simplificar o procedimento e minimizar a carga administrativa.

7. As autorizações de tipo são registadas no registo europeu de tipos de veículos autorizados previsto no artigo 34.º Este registo especifica o Estado-Membro ou Estados-Membros em que um tipo de veículo está autorizado.

▼B

Artigo 27.º

Classificação das normas nacionais

1. Para facilitar o processo de autorização de entrada em serviço dos veículos a que se refere o artigo 25.º, as normas nacionais são classificadas em conformidade com o anexo VII.

2. Sem prejuízo do n.º 3 do artigo 30.º, a Agência procede, até 19 de Janeiro de 2009, à revisão dos parâmetros do ponto 1 do anexo VII e faz as recomendações que considerar adequadas à Comissão.

3. A Agência elabora uma recomendação tendo por objecto um documento de referência que estabeleça a correspondência entre as normas nacionais aplicadas pelos Estados-Membros para a entrada de veículos em serviço. As autoridades nacionais responsáveis pela segurança colaboram com a Agência nesta tarefa.

4. A Comissão aprova o documento de referência, bem como qualquer decisão de actualização, com base na recomendação da Agência e pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º

CAPÍTULO VI

ORGANISMOS NOTIFICADOS

Artigo 28.º

Organismos notificados

1. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão e os restantes Estados-Membros dos organismos responsáveis pela execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização referido no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º, devendo indicar para cada um deles o respectivo domínio de competência e o número de identificação previamente obtido junto da Comissão. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* a lista destes organismos acompanhados dos respectivos números de identificação e domínios de competência, cuja actualização deve assegurar.

2. Os Estados-Membros devem aplicar os critérios previstos no anexo VIII para a avaliação dos organismos a notificar. Presume-se que estão conformes com os referidos critérios os organismos que observem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias aplicáveis.

3. Os Estados-Membros revogam a autorização de qualquer organismo que deixe de satisfazer os critérios enunciados no anexo VIII. Desse facto devem informar imediatamente a Comissão e os restantes Estados-Membros.

4. Se um Estado-Membro ou a Comissão considerarem que um organismo notificado por um outro Estado-Membro não satisfaz os critérios referidos no anexo VIII, a Comissão consulta os interessados. A Comissão informa este último Estado-Membro de todas as alterações necessárias para que o organismo notificado possa conservar o estatuto que lhe foi reconhecido.

▼B

5. A Comissão cria um grupo de coordenação dos organismos notificados (a seguir denominado «grupo de coordenação»), ao qual cabe apreciar qualquer questão relativa à aplicação dos processos de avaliação da conformidade ou da adequação para utilização referidos no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º ou à aplicação das ETI relevantes. Os representantes dos Estados-Membros podem participar, na qualidade de observadores, nos trabalhos do grupo de coordenação.

A Comissão e os observadores devem informar o Comité a que se refere o artigo 29.º dos trabalhos levados a cabo no grupo de coordenação. A Comissão propõe, quando adequado, as medidas necessárias para solucionar os problemas. Sempre que necessário, a coordenação dos organismos notificados efectua-se de acordo com o n.º 4 do artigo 30.º

6. O primeiro dos relatórios a que se refere o artigo 39.º avalia igualmente a aplicação dos critérios especificados no anexo VIII e, se necessário, propõe medidas adequadas.

CAPÍTULO VII

COMITÉ E PROGRAMA DE TRABALHO

Artigo 29.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité criado pelo artigo 21.º da Directiva 96/48/CE (a seguir designado «Comité»).

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

3. 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

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

4. 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

5. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1, 2, 4 e 6 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

Artigo 30.º

Funções complementares

1. A Comissão pode submeter ao Comité qualquer questão relativa à aplicação da presente directiva. Se necessário, a Comissão aprova uma recomendação pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 29.º

▼B

2. O Comité pode discutir toda e qualquer questão relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, incluindo as questões ligadas à interoperabilidade entre o sistema ferroviário na Comunidade e os de países terceiros.

3. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva e que dizem respeito às adaptações dos anexos II a IX são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 29.º

4. Caso se verifique ser necessário, o Comité pode constituir grupos de trabalho para o coadjuvarem no desempenho das suas funções, em especial com o objectivo de coordenar os organismos notificados.

Artigo 31.º

Programa de trabalho

1. A Comissão elabora um programa de trabalho que tenha em conta o alargamento do âmbito de aplicação previsto no artigo 8.º, a alteração das ETI prevista no n.º 1 do artigo 6.º e outros deveres impostos pela presente directiva. A Comissão mantém o Comité plenamente informado e envolvido na elaboração e actualização do referido programa.

2. O programa de trabalho deve conter as seguintes etapas:

a) Elaboração, com base num projecto elaborado pela Agência, de um modelo do sistema ferroviário comunitário, baseado na lista de subsistemas (anexo II), que permita garantir a coerência entre ETI; esse modelo deve incluir os vários elementos constitutivos do sistema, bem como as suas interfaces e deve servir de quadro de referência para a delimitação dos domínios de aplicação de cada ETI;

b) Elaboração de uma estrutura-modelo para a elaboração das ETI;

c) Elaboração de uma metodologia para a análise custos-benefícios das soluções previstas nas ETI;

d) Aprovação dos mandatos necessários à elaboração das ETI;

e) Para cada ETI, identificação dos parâmetros fundamentais correspondentes;

f) Aprovação dos projectos de programas de normalização;

g) Gestão do período de transição entre a data de entrada em vigor da Directiva 2004/50/CE e a publicação das ETI, incluindo a aprovação do referencial a que se refere o artigo 36.º

▼B

CAPÍTULO VIII

REGISTOS DA REDE E DOS VEÍCULOS

Artigo 32.º

Sistema de numeração dos veículos

1. Todos os veículos em serviço no sistema ferroviário da Comunidade ostentam um número europeu de veículo (EVN), atribuído quando é concedida a primeira autorização de entrada em serviço.

2. O requerente da primeira autorização é responsável pela marcação do veículo com o EVN que lhe foi atribuído.

3. O EVN é especificado na ETI relativa à operação e gestão do tráfego.

4. Salvo indicação em contrário na ETI relativa à operação e gestão do tráfego, o EVN é atribuído a um veículo uma única vez.

5. Não obstante o n.º 1, no caso dos veículos explorados ou que se destinam a ser explorados em proveniência de ou com destino a países terceiros cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da Comunidade, os Estados-Membros podem aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes.

Artigo 33.º

Registos de matrícula nacionais

1. Cada Estado-Membro mantém um registo dos veículos ferroviários autorizados no seu território. Esse registo está sujeito aos seguintes requisitos:

a) Deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 2;

b) Deve ser conservado e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;

c) Deve ser acessível às autoridades responsáveis pela segurança e aos organismos responsáveis pelos inquéritos a que se referem os artigos 16.º e 21.º da Directiva 2004/49/CE; deve igualmente ser acessível, a pedido de carácter legítimo, às entidades reguladoras a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE, à Agência, à empresa ferroviária, aos gestores das infra-estruturas e às pessoas ou organizações que efectuam o registo de veículos ou que se encontram identificadas no registo.

2. As especificações comuns do registo são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º e com base no projecto de especificações elaborado pela Agência. Esse projecto de especificações deve incluir o conteúdo, o formato dos dados, a arquitectura funcional e técnica, o modo de funcionamento, nomeadamente as disposições relativas ao intercâmbio de dados, e as regras de introdução e consulta de dados. Desse registo devem constar, pelo menos, as seguintes informações para cada veículo:

a) O EVN;

b) Referências da declaração «CE» de verificação e da entidade que a emitiu;

▼B

c) Referências do registo europeu de tipos de veículos autorizados referido no artigo 34.º;

d) A identificação do proprietário do veículo e do detentor;

e) Eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;

f) A entidade encarregada da manutenção.

3. O detentor do registo declara imediatamente à autoridade do Estado-Membro em que o veículo foi autorizado qualquer modificação dos dados introduzidos no registo de matrícula nacional, a destruição de um veículo ou a sua decisão de deixar de registar um veículo.

4. Enquanto os registos de matrícula nacionais dos Estados-Membros não estiverem interligados, cada Estado-Membro actualiza o seu registo com as alterações introduzidas por outro Estado-Membro no seu próprio registo, no que se refere aos dados que lhe dizem respeito.

5. No caso dos veículos que entraram em serviço pela primeira vez num país terceiro e que foram autorizados num Estado-Membro para entrada em serviço no seu território, esse Estado-Membro assegura que os dados enumerados nas alíneas d) a f) do n.º 2 possam ser obtidos através do registo de matrícula nacional. Os dados referidos na alínea f) do n.º 2 podem ser substituídos por dados essenciais de segurança relacionados com o calendário da manutenção.

Artigo 34.º

Registo europeu de tipos de veículos autorizados

1. A Agência cria e conserva um registo de tipos de veículos ferroviários autorizados pelos Estados-Membros a entrarem em serviço no sistema ferroviário da Comunidade. Este registo está sujeito aos seguintes requisitos:

a) É público e acessível electronicamente;

b) Cumpre as especificações comuns definidas no n.º 4;

c) Está interligado com todos os registos de matrícula nacionais.

2. O registo inclui os seguintes dados para cada tipo de veículo:

a) As características técnicas do tipo de veículo, tal como definidas nas ETI aplicáveis;

b) O nome do fabricante;

c) As datas, referências e Estados-Membros emissores das sucessivas autorizações emitidas para este tipo de veículo em todos os Estados-Membros, incluindo quaisquer restrições ou revogações.

▼B

3. Quando a autorização de tipo for concedida, alterada ou revogada num Estado-Membro, a autoridade nacional responsável pela segurança desse Estado-Membro informa a Agência para que esta possa actualizar o registo.

4. As especificações comuns para o registo são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º e com base no projecto de especificações elaborado pela Agência. Este projecto de especificações deve incluir o conteúdo, o formato dos dados, a arquitectura funcional e técnica, o modo de funcionamento e as regras de introdução e consulta de dados.

Artigo 35.º

Registo da infra-estrutura

1. Cada Estado-Membro assegura a publicação e actualização, com base no ciclo de actualização referido no n.º 2, de um registo da infra-estrutura. Este registo deve apresentar, para cada subsistema ou parte de subsistema em causa, as características principais (por exemplo, os parâmetros fundamentais) e a sua concordância relativamente às características prescritas pelas ETI aplicáveis. Para o efeito, cada ETI deve indicar com precisão quais as informações que devem figurar no registo da infra-estrutura.

2. A Agência elabora um projecto de especificações para esse registo relativamente à sua apresentação e formato, ao seu ciclo de actualização e ao modo de utilização, tendo em conta um período de transição adequado para as infra-estruturas em serviço antes da entrada em vigor da presente directiva. A Comissão aprova as especificações pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Artigo 36.º

Projecto de referencial

1. Com base nas informações comunicadas pelos Estados-Membros nos termos do n.º 3 do artigo 17.º da presente directiva, bem como nos documentos técnicos da profissão e nos textos dos acordos internacionais aplicáveis, e nos termos dos artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º 881/2004, a Agência elabora um projecto de referencial de regras técnicas que assegure o actual grau de interoperabilidade das redes e dos veículos que devem ser incluídos no âmbito de aplicação da presente directiva nos termos do artigo 1.º da mesma. Se necessário, a Comissão aprova o referencial pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º da presente directiva.

▼B

2. Após a aprovação do referencial, os Estados-Membros informam a Comissão da sua intenção de aprovar qualquer disposição nacional ou da elaboração, no seu território, de quaisquer projectos que divirjam do referencial.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 37.º

Fundamentação

Todas as decisões tomadas em aplicação da presente directiva que digam respeito à avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade e à verificação dos subsistemas que constituem o sistema ferroviário e as decisões tomadas em aplicação dos artigos 7.º, 12.º, 14.º e 19.º devem ser fundamentadas de modo preciso. Tais decisões devem ser notificadas ao interessado o mais rapidamente possível e especificar as vias de recurso previstas na lei em vigor no Estado-Membro em questão, bem como os prazos dentro dos quais os recursos devem ser interpostos.

Artigo 38.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento aos artigos 1.º e 2.º, ao n.º 2 do artigo 4.º, aos n.ºs 2, 5, 6 e 8 do artigo 5.º, aos n.ºs 1, 2, 3, 9 e 10 do artigo 6.º, aos artigos 7.º, 8.º e 9.º, aos n.ºs 4 e 5 do artigo 11.º, ao artigo 12.º, ao n.º 5 do artigo 13.º, aos artigos 15.º, 16.º e 17.º, aos n.ºs 1, 2, 4 e 5 do artigo 18.º, ao n.º 3 do artigo 19.º, aos artigos 20.º a 27.º, aos n.ºs 4 e 6 do artigo 28.º, aos artigos 32.º a 35.º e aos anexos I a IX, até 19 de Julho de 2010, e devem comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

2. Enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário no respectivo território, as obrigações de transposição e aplicação dos capítulos IV, V, VII e VIII da presente directiva não se aplicam à República de Chipre nem à República de Malta.

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, os Estados-Membros em questão devem aprovar legislação que permita aplicar os capítulos referidos no primeiro parágrafo no prazo de um ano a contar da data de recepção da candidatura.

▼B

Artigo 39.º

Relatórios e informação

1. De três em três anos, e pela primeira vez em 19 de Julho de 2011, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os progressos efectuados para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário. Esse relatório deve comportar igualmente uma análise dos casos previstos no artigo 9.º

2. Até 19 de Julho de 2013, a Comissão deve publicar um relatório que inclua uma análise da aplicação do capítulo V e dos progressos registados na aceitação cruzada dos veículos na Comunidade em termos de duração e de custo dos procedimentos para os requerentes. Se for caso disso, o relatório avalia igualmente o impacto das diversas opções para maior simplificação dos procedimentos de autorização dos veículos. Neste caso, devem ser analisadas várias opções concernentes à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela segurança e a Agência.

3. A Agência deve elaborar e actualizar regularmente um instrumento capaz de fornecer, a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão, um panorama do nível de interoperabilidade do sistema ferroviário. Esse instrumento deve utilizar as informações constantes dos registos previstos nos artigos 33.º, 34.º e 35.º

Artigo 40.º

Revogação

As Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE são revogadas com efeitos a partir de 19 de Julho de 2010, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que refere aos prazos para a transposição para o direito interno e para a aplicação das referidas directivas.

As remissões para as directivas revogadas devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva e devem ler-se nos termos do quadro de correspondência constante do anexo XI.

O artigo 14.º da Directiva 2004/49/CE é revogado com efeitos a partir de 19 de Julho de 2008.

Artigo 41.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 42.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1. **Sistema ferroviário transeuropeu convencional**

1.1. *Rede*

A rede do sistema ferroviário transeuropeu convencional corresponde às linhas convencionais da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE.

Para efeitos da presente directiva, esta rede pode subdividir-se nas seguintes categorias:

— linhas previstas para o tráfego de passageiros,

— linhas previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias),

— linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias,

— nós para o tráfego de passageiros,

— nós para o tráfego de mercadorias, incluindo os terminais intermodais,

— vias de ligação entre os elementos acima referidos.

Esta rede inclui os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de navegação, instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço de transporte de passageiros a longa distância e o transporte de mercadorias na rede, a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da mesma e a gestão eficaz do tráfego.

1.2. *Veículos*

O sistema ferroviário transeuropeu convencional compreende todos os veículos aptos a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ou em parte dela, incluindo:

— comboios automotores térmicos ou eléctricos,

— veículos de tracção térmicos ou eléctricos,

— carruagens de passageiros,

— vagões, incluindo veículos concebidos para o transporte de camiões.

O equipamento móvel de construção e manutenção da infra-estrutura ferroviária pode ser incluído.

Cada uma destas categorias pode ser subdividida em:

— veículos destinados a utilização internacional,

— veículos destinados a utilização nacional.

2. **Sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade**

2.1. *Rede*

A rede do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade é a das linhas de alta velocidade da rede transeuropeia de transportes identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE.

▼B

As linhas de alta velocidade compreendem:

— as linhas especialmente construídas para alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h,

— as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade, equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h,

— as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade que apresentam características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, em que a velocidade deve ser adaptada caso a caso. Esta categoria compreende igualmente as linhas de interconexão entre as redes de alta velocidade e convencional, as vias de travessia das estações, os acessos aos terminais e aos depósitos, etc., percorridos a uma velocidade convencional por material circulante de alta velocidade.

Esta rede inclui os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de navegação, instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço nestas linhas a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da rede e a gestão eficaz do tráfego.

2.2. *Veículos*

O sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade abrange os veículos concebidos para circular:

— quer nas linhas especialmente construídas para a alta velocidade, a uma velocidade de pelo menos 250 km/h, permitindo, não obstante, em circunstâncias adequadas, atingir velocidades superiores a 300 km/h,

— quer nas linhas mencionadas no ponto 2.1, quando tal seja compatível com os níveis de desempenho dessas linhas, a velocidades da ordem dos 200 km/h.

Além disso, os veículos concebidos para exploração a uma velocidade máxima inferior a 200 km/h e que previsivelmente circularão em toda ou em parte da rede transeuropeia de alta velocidade, sempre que tal seja compatível com os níveis de desempenho desta rede, devem preencher os requisitos que garantem uma exploração segura nesta rede. Para esse efeito, as ETI para os veículos convencionais devem especificar também requisitos para uma exploração segura de veículos convencionais nas redes de alta velocidade.

3. **Compatibilidade do sistema ferroviário**

A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características da rede (na acepção mais lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as dos veículos (incluindo os equipamentos embarcados de todos os subsistemas em causa). Dessa compatibilidade dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

4. **Alargamento do âmbito de aplicação**

4.1. *Subcategorias de rede e de veículos*

O âmbito de aplicação das ETI deve ser progressivamente alargado a todo o sistema ferroviário a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º Para assegurar a interoperabilidade de uma forma rentável, serão criadas, se for caso disso, novas subcategorias dentro de todas as categorias de rede e de veículos referidas no presente anexo. As especificações técnicas e funcionais referidas no n.º 3 do artigo 5.º podem variar, se necessário, de acordo com a subcategoria.

▼B

4.2. *Salvaguardas em matéria de custos*

A análise custo/benefício das medidas propostas tomará em consideração, entre outros factores, os seguintes:

— custo da medida proposta,

— benefícios que o alargamento do âmbito de aplicação a subcategorias particulares de redes e veículos representam para a interoperabilidade,

— redução dos encargos e custos de capital resultante de economias de escala e de uma melhor utilização dos veículos,

— redução do investimento e dos custos de manutenção/exploração resultante do aumento da concorrência entre fabricantes e empresas de manutenção,

— benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário,

— aumento da segurança do funcionamento.

Além disso, esta avaliação indicará o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

▼M2

ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. **Lista de subsistemas**

Para efeitos do disposto na presente directiva, o sistema ferroviário pode subdividir-se nos seguintes subsistemas:

a) de natureza estrutural:

— infra-estrutura,

— energia,

— controlo-comando e sinalização de via,

— controlo-comando e sinalização de bordo,

— material circulante;

b) de natureza funcional:

— exploração e gestão do tráfego,

— manutenção,

— aplicações telemáticas para os serviços de passageiros e de mercadorias.

2. **Descrição dos subsistemas**

Para cada subsistema ou parte de um subsistema, a lista dos componentes e dos aspectos ligados à interoperabilidade é proposta pela Agência quando da elaboração do projecto de ETI pertinente. Sem prejuízo nem da determinação desses aspectos e componentes nem da ordem em que serão objecto de ETI, os subsistemas compreendem:

2.1. *Infra-estrutura*

A via, os aparelhos de mudança de via, as obras de arte (pontes, túneis, etc.), as infra-estruturas conexas das estações (plataformas, zonas de acesso, incluindo os meios destinados às pessoas com mobilidade reduzida, etc.) e os equipamentos de segurança e de protecção.

2.2. *Energia*

O sistema de electrificação, incluindo as catenárias e o equipamento de via do sistema de medição do consumo de electricidade.

2.3. *Controlo-comando e sinalização de via*

Todos os equipamentos de via necessários para garantir a segurança e para o comando e controlo da circulação dos comboios autorizados a circular na rede.

2.4. *Controlo-comando e sinalização de bordo*

Todos os equipamentos de bordo necessários para garantir a segurança e para o comando e controlo da circulação dos comboios autorizados a circular na rede.

▼M2

2.5. *Exploração e gestão do tráfego*

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

As qualificações profissionais exigíveis para a prestação de serviços transfronteiras.

2.6. *Aplicações telemáticas*

De acordo com o anexo I, este subsistema compreende dois elementos:

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

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

2.7. *Material circulante*

A estrutura, o sistema de comando e controlo de todos os equipamentos do comboio, os dispositivos de captação de corrente eléctrica, os órgãos de tracção, o equipamento de transformação da energia, o equipamento de bordo de medição do consumo de electricidade, o sistema de frenagem, os órgãos de acoplamento, os órgãos de rolamento (*bogies*, rodados, etc.) e suspensão, as portas, as interfaces homem/máquina (maquinista, pessoal de bordo e passageiros, pessoas com mobilidade reduzida), os dispositivos de segurança passivos e activos, os dispositivos necessários à protecção da saúde dos passageiros e do pessoal de bordo.

2.8. *Manutenção*

Os procedimentos e os equipamentos conexos, as instalações logísticas de manutenção e as reservas para a manutenção correctiva e preventiva necessária para assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário e os desempenhos exigidos.

▼B

ANEXO III

REQUISITOS ESSENCIAIS

1. **Requisitos gerais**

1.1. *Segurança*

1.1.1. A concepção, a construção ou o fabrico, bem como a manutenção e a vigilância dos componentes críticos para a segurança e, em especial, dos elementos envolvidos na circulação dos comboios, devem garantir um nível de segurança que corresponda aos objectivos fixados para a rede, incluindo para situações degradadas específicas.

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

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

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

1.1.5. Quaisquer dispositivos destinados a serem manobrados pelos utentes devem ser concebidos por forma a não comprometerem a sua própria exploração segura nem a saúde e segurança das pessoas em caso de utilizações previsíveis, ainda que não sejam conformes com as instruções afixadas.

1.2. *Fiabilidade e disponibilidade*

A vigilância e manutenção dos elementos fixos ou móveis que participam na circulação dos comboios devem ser organizadas, efectuadas e quantificadas por forma a que os referidos elementos continuem a desempenhar a sua função nas condições previstas.

1.3. *Saúde*

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

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

1.4. *Protecção do ambiente*

1.4.1. O impacto ambiental da implantação e exploração do sistema ferroviário deve ser avaliado e tomado em consideração aquando da concepção do sistema em conformidade com as disposições comunitárias vigentes.

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

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

▼M4

1.4.4. O projeto e a exploração do sistema ferroviário devem impedir que este origine um nível de ruído inadmissível:

— nas zonas próximas da infraestrutura ferroviária, tal como definida no artigo 3.º da Diretiva 2012/34/UE, e

— na cabina de condução.

▼B

1.4.5. A exploração do sistema ferroviário não deve, em estado normal de manutenção, provocar, no solo, um nível de vibrações inadmissível para as actividades nas áreas próximas da infra-estrutura e em condições normais de manutenção.

1.5. *Compatibilidade técnica*

As características técnicas das infra-estruturas e das instalações fixas devem ser compatíveis entre si e com as dos comboios que possam circular no sistema ferroviário.

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

▼M3

1.6. *Acessibilidade*

1.6.1. Os subsistemas «infraestrutura» e «material circulante» devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, a fim de lhes assegurar acesso em condições de igualdade com os demais, mediante a prevenção ou a remoção de barreiras e outras medidas apropriadas. Essas medidas devem abranger a conceção, a construção, a renovação, a adaptação, a manutenção e a exploração das partes pertinentes dos subsistemas a que o público tem acesso.

1.6.2. Os subsistemas «exploração» e «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» devem proporcionar a funcionalidade necessária que facilite às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida o acesso em condições de igualdade com os demais, mediante a prevenção ou a remoção de barreiras e outras medidas apropriadas.

▼B

2. **Requisitos específicos de cada subsistema**

2.1. *Infra-estrutura*

2.1.1. Segurança

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

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

As infra-estruturas acessíveis ao público devem ser concebidas e realizadas por forma a limitar os riscos para a segurança das pessoas (estabilidade, incêndio, acesso, evacuação, cais, etc.).

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

▼M3

2.1.2. Acessibilidade

2.1.2.1. Os subsistemas de infraestrutura a que o público tem acesso devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com a subsecção 1.6.

▼B

2.2. *Energia*

2.2.1. Segurança

O funcionamento dos sistemas de alimentação de energia não deve comprometer a segurança dos comboios nem a das pessoas (utentes, pessoal envolvido na exploração, moradores nas áreas confinantes do caminho de ferro e terceiros).

2.2.2. Protecção do ambiente

O funcionamento dos sistemas de alimentação de energia eléctrica ou térmica não deve exceder os limites especificados de perturbação do ambiente.

2.2.3. Compatibilidade técnica

Os sistemas de alimentação de energia eléctrica/térmica utilizados devem:

— permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado,

— no caso de sistemas de alimentação de energia eléctrica, ser compatíveis com os dispositivos de captação instalados nos comboios.

2.3. *Controlo-comando e sinalização*

2.3.1. Segurança

As instalações e as operações de controlo-comando e sinalização utilizadas devem possibilitar uma circulação de comboios com um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados para a rede. Os sistemas de controlo-comando e sinalização devem continuar a possibilitar a circulação total segura dos comboios autorizados a circular em situações degradadas.

2.3.2. Compatibilidade técnica

Qualquer nova infra-estrutura ou material circulante novo construídos ou desenvolvidos após a adopção de sistemas de controlo-comando e sinalização compatíveis devem estar adaptados à utilização de tais sistemas.

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

2.4. *Material circulante*

2.4.1. Segurança

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

Os equipamentos eléctricos não devem comprometer a segurança de funcionamento das instalações de controlo-comando e sinalização.

As técnicas de travagem e os esforços exercidos devem ser compatíveis com a concepção das vias, das estruturas de engenharia e dos sistemas de sinalização.

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

▼B

Devem existir dispositivos que, em caso de perigo, permitam aos passageiros assinalá-lo ao maquinista e ao pessoal de acompanhamento entrar em contacto com este.

As portas de acesso devem estar dotadas de um sistema de abertura e fecho que garanta a segurança dos passageiros.

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

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

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

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

2.4.2. Fiabilidade e disponibilidade

Caso se verifique uma situação degradada específica, a concepção dos equipamentos vitais de rolamento, de tracção e de travagem, bem como de controlo-comando, deve permitir que o comboio continue a circular sem consequências nefastas para os equipamentos que se mantenham em serviço.

2.4.3. Compatibilidade técnica

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

No caso da tracção eléctrica, as características dos dispositivos de captação de energia devem possibilitar a circulação dos comboios com base nos sistemas de alimentação de energia do sistema ferroviário.

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

2.4.4. Controlo

Os comboios devem estar equipados de um aparelho de registo. Os dados recolhidos por este aparelho e o tratamento das informações devem ser harmonizados.

▼M3

2.4.5. Acessibilidade

2.4.5.1. Os subsistemas de material circulante a que o público tem acesso devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com a subsecção 1.6.

▼B

2.5. *Manutenção*

2.5.1. Saúde e segurança

As instalações técnicas e os processos utilizados nos centros devem garantir uma exploração segura do subsistema em causa e não constituir perigo para a saúde e a segurança.

2.5.2. Protecção do ambiente

As instalações técnicas e os procedimentos utilizados nos centros de manutenção não devem exceder os níveis de perturbação admissíveis para o meio ambiente.

2.5.3. Compatibilidade técnica

As instalações de manutenção destinadas ao material circulante devem permitir a realização de operações de manutenção da segurança, higiene e conforto em todo o material para que tenham sido projectadas.

▼B

2.6. *Exploração e gestão do tráfego*

2.6.1. Segurança

O estabelecimento da coerência das regras de exploração das redes e as qualificações dos maquinistas e do pessoal de bordo e dos centros de controlo devem assegurar uma exploração segura, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

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

2.6.2. Fiabilidade e disponibilidade

As operações e periodicidade da manutenção, a formação e qualificações do pessoal de manutenção e o sistema de garantia da qualidade estabelecidos pelos operadores interessados nos centros de manutenção devem assegurar um elevado nível de fiabilidade e disponibilidade do sistema.

2.6.3. Compatibilidade técnica

O ajustamento das regras de exploração das redes e das qualificações dos maquinistas, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação devem assegurar a eficácia operacional do sistema ferroviário, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

▼M3

2.6.4. Acessibilidade

2.6.4.1. Devem ser tomadas medidas adequadas a fim de assegurar que as regras de exploração proporcionem a funcionalidade necessária para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

▼B

2.7. *Instrumentos telemáticos ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias*

2.7.1. Compatibilidade técnica

Os requisitos essenciais no domínio dos instrumentos telemáticos garantem aos passageiros e aos clientes do sector de mercadorias uma qualidade mínima do serviço, especialmente em termos de compatibilidade técnica.

Importa garantir:

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

— um acesso fácil dos utilizadores às informações.

2.7.2. Fiabilidade e disponibilidade

Os modos de utilização, gestão, actualização e conservação dessas bases de dados, *software* e protocolos de comunicação de dados devem garantir a eficácia desses sistemas e a qualidade do serviço.

▼B

2.7.3. Saúde

As interfaces de tais sistemas com os utilizadores devem respeitar as regras mínimas em matéria ergonómica e de protecção da saúde.

2.7.4. Segurança

Devem assegurar-se níveis de integridade e fiabilidade suficientes para a armazenagem ou a transmissão de informações ligadas à segurança.

▼M3

2.7.5. Acessibilidade

2.7.5.1. Devem ser tomadas medidas adequadas a fim de assegurar que os subsistemas de aplicações telemáticas para os serviços de passageiros proporcionem a funcionalidade necessária para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

▼B

ANEXO IV

DECLARAÇÃO «CE» DE CONFORMIDADE E APTIDÃO PARA UTILIZAÇÃO DOS COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE

1. **Componentes de interoperabilidade**

A declaração «CE» aplica-se aos componentes de interoperabilidade relacionados com a interoperabilidade do sistema ferroviário, referidos no artigo 3.º Estes componentes de interoperabilidade podem ser:

1.1. *Componentes genéricos*

Trata-se de componentes que não são específicos do sistema ferroviário e que podem ser utilizados sem alterações noutros domínios.

1.2. *Componentes genéricos com características específicas*

Trata-se de componentes que, não sendo, enquanto tal, específicos do sistema ferroviário, que devem apresentar comportamentos funcionais específicos se utilizados no domínio ferroviário.

1.3. *Componentes específicos*

Trata-se de componentes específicos das aplicações ferroviárias.

2. **Âmbito de aplicação**

A declaração «CE» abrange:

— a avaliação, por um ou mais organismos notificados, da conformidade intrínseca de um componente de interoperabilidade, considerado isoladamente, com as especificações técnicas que deve cumprir, ou

— a avaliação/apreciação, por um ou mais organismos notificados, da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, considerado no respectivo contexto ferroviário, e, nomeadamente nos casos em que estejam em causa interfaces, à luz das especificações técnicas, nomeadamente de carácter funcional, que devem ser respeitadas.

Os processos de avaliação aplicados pelos organismos notificados nas fases de projecto e de produção utilizarão os módulos definidos na Decisão 93/465/CEE, de acordo com as regras definidas nas ETI.

3. **Conteúdo da declaração «CE»**

A declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, bem como os documentos que a acompanham, devem ser datados e assinados.

Esta declaração deve ser redigida na mesma língua que as instruções de utilização e abranger os elementos que se seguem:

— referências da directiva,

— nome e endereço do fabricante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma do fabricante),

— descrição do componente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.),

— indicação do processo adoptado para declarar a conformidade ou a aptidão para utilização (artigo 13.º),

— quaisquer descrições relevantes do componente de interoperabilidade, designadamente as respectivas condições de utilização,

▼B

— nome e endereço do organismo ou organismos notificados que intervieram no processo adoptado no que respeita à conformidade ou à aptidão para utilização, bem como a data do certificado de exame, e, se aplicável, a duração e as condições de validade do mesmo,

— se aplicável, referência das especificações europeias,

— identificação do signatário habilitado para representar o fabricante ou o mandatário deste último estabelecido na Comunidade.

▼M2

ANEXO V

DECLARAÇÃO DE VERIFICAÇÃO DO SUBSISTEMA

1. **Declaração CE de verificação do subsistema**

A declaração CE de verificação e os documentos que a acompanham devem ser datados e assinados.

A declaração deve basear-se na informação emanada do procedimento de verificação CE do subsistema, definido na secção 2 do anexo VI. Deve ser redigida na mesma língua que o processo técnico e conter, pelo menos, os elementos seguintes:

— as referências da directiva,

— o nome e endereço da entidade adjudicante ou do fabricante, ou do respectivo mandatário estabelecido na União Europeia (indicar a firma e o endereço completo; se se tratar do mandatário, indicar igualmente a firma da entidade adjudicante ou do fabricante),

— a descrição sucinta do subsistema,

— o nome e endereço do organismo notificado que procedeu à verificação CE referida no artigo 18.º,

— as referências dos documentos contidos no processo técnico,

— as disposições provisórias ou definitivas que o subsistema deve satisfazer e, em particular, as restrições ou condições de exploração, se for o caso,

— se a declaração CE for provisória, o seu prazo de validade,

— a identificação do signatário.

Quando no anexo VI se faz referência à declaração CE de DVI, são aplicáveis à referida declaração as disposições da presente secção.

2. **Declaração de verificação do subsistema em caso de aplicação das normas nacionais**

Quando no anexo VI se faz referência à declaração de verificação do subsistema em caso de aplicação das normas nacionais, são aplicáveis *mutatis mutandi* à referida declaração as disposições da secção 1.

▼M2

ANEXO VI

PROCEDIMENTO DE VERIFICAÇÃO DOS SUBSISTEMAS

1. PRINCÍPIOS GERAIS

O procedimento de verificação de um subsistema consiste em examinar o subsistema e atestar:

— que a sua concepção, construção e instalação satisfazem os requisitos essenciais que lhe dizem respeito, e

— que pode ser autorizada a sua entrada em serviço.

2. PROCEDIMENTO DE VERIFICAÇÃO CE

2.1. **Introdução**

A verificação CE é o procedimento pelo qual um organismo notificado examina o subsistema e atesta que o mesmo:

— satisfaz a ou as ETI pertinentes,

— satisfaz as outras disposições regulamentares aplicáveis decorrentes do Tratado.

2.2. **Partes do subsistema e fases**

2.2.1 *Declaração de verificação intermédia (DVI)*

Se especificado na(s) ETI ou, caso se justifique, a pedido do requerente, o subsistema pode ser subdividido em partes ou examinado em determinadas fases do procedimento de verificação.

O procedimento DVI consiste no exame e certificação, por um organismo notificado, de determinadas partes do subsistema ou de determinadas fases do procedimento de verificação.

O procedimento DVI culmina na emissão do certificado CE de DVI pelo organismo notificado escolhido pelo requerente, o qual, por seu turno, elabora a declaração CE de DVI, se for caso disso. Tanto o certificado como a declaração devem fazer referência à(s) ETI a cuja luz se avaliou a conformidade.

2.2.2 *Partes do subsistema*

O requerente pode submeter cada parte do subsistema a um procedimento DVI. Cada parte será examinada em todas as fases descritas no ponto 2.2.3.

2.2.3 *Fases do procedimento de verificação*

O subsistema, ou partes suas, deve ser examinado em cada uma das fases seguintes:

— concepção global,

— produção: construção, incluindo, designadamente, a execução das obras de engenharia civil, o fabrico, a montagem dos componentes e a regulação do conjunto,

— ensaio final.

O requerente pode requerer um procedimento DVI para a fase de projecto (incluindo os ensaios do tipo) e para a fase de produção.

2.3. **Certificado de verificação**

2.3.1. O organismo notificado responsável pela verificação CE avalia o projecto, a produção e o ensaio final do subsistema e elabora o certificado CE de verificação destinado ao requerente, o qual, por seu turno, elabora a declaração CE de verificação. O certificado CE de verificação deve fazer referência à(s) ETI a cuja luz se avaliou a conformidade.

▼M2

Se não for avaliada a conformidade do subsistema com todas as ETI aplicáveis (e.g. em caso de derrogação, aplicação parcial de ETI para readaptação ou renovação, período de transição previsto na ETI ou caso específico), o certificado CE deve indicar a referência exacta da(s) ETI, ou suas partes, relativamente às quais a conformidade do subsistema não foi avaliada pelo organismo notificado no quadro da verificação CE.

2.3.2. Caso tenham sido emitidos certificados CE de DVI, o organismo notificado responsável pela verificação CE do subsistema deve tê-los em conta e, antes de emitir o certificado CE de verificação,

— verificar se os certificados CE de DVI contemplam correctamente os requisitos pertinentes da(s) ETI,

— avaliar os aspectos não abrangidos pelos certificados CE de DVI, e

— avaliar o ensaio final do subsistema.

2.4. **Processo técnico**

O processo técnico que acompanha a declaração CE de verificação deve conter os seguintes elementos:

— as características técnicas de projecto, designadamente os desenhos de conjunto e de pormenor que serviram à execução, os esquemas dos sistemas eléctricos e hidráulicos, os esquemas dos circuitos de comando, a descrição dos sistemas informáticos e dos sistemas automáticos, as instruções de funcionamento e manutenção, etc., respeitantes ao subsistema,

— a lista dos componentes de interoperabilidade referidos no artigo 5.º, n.º 3, alínea d), incorporados no subsistema,

— cópias das declarações CE de conformidade ou de aptidão para utilização de que os referidos componentes devem estar munidos em conformidade com o artigo 13.º, acompanhadas, se aplicável, das correspondentes notas de cálculo e de cópia dos registos dos ensaios e exames efectuados pelos organismos notificados com base nas especificações técnicas comuns,

— os certificados CE de DVI, se os houver, e, sendo esse o caso, a declaração ou declarações CE de DVI que acompanham o certificado CE de verificação, incluindo os resultados da verificação da validade dos certificados pelo organismo notificado,

— o certificado CE de verificação, acompanhado das notas de cálculo correspondentes e assinado pelo organismo notificado responsável pela verificação CE, que atesta que o subsistema satisfaz os requisitos da(s) ETI pertinente(s) e especifica as eventuais reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas; o certificado deve igualmente ser acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados pelo referido organismo no âmbito das suas atribuições, especificadas nos pontos 2.5.3 e 2.5.4,

— os certificados CE emitidos em conformidade com outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado,

— nos casos em que se exige integração segura, nos termos do Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão [1], o requerente deve incluir no processo técnico o relatório do avaliador sobre a aplicação dos métodos de segurança comum para a avaliação dos riscos a que se refere o artigo 6.º, n.º 3, da Directiva 2004/49/CE.

[1] JO L 108 de 22.4.2009, p. 4.

▼M2

2.5. **Monitorização**

2.5.1. O objectivo da monitorização CE é verificar se as obrigações decorrentes do processo técnico foram cumpridas na produção do subsistema.

2.5.2. O organismo notificado encarregado de verificar a produção deve ter acesso permanente aos estaleiros, às oficinas de produção, às áreas de armazenamento e, caso se justifique, as instalações de prefabrico e de ensaio e, em geral, a todos os locais a que considere necessário ter acesso para o desempenho da sua missão. O requerente deve enviar-lhe todos os documentos úteis para o efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica respeitantes ao subsistema.

2.5.3. O organismo notificado encarregado de verificar a execução deve efectuar auditorias periodicamente para se certificar do cumprimento da(s) ETI pertinente(s) e fornecer o respectivo relatório aos responsáveis pela execução. O organismo notificado pode ter de estar presente em certas fases da obra.

2.5.4. O organismo notificado pode, além disso, efectuar visitas sem aviso prévio ao estaleiro ou às oficinas de produção e realizar, nessa ocasião, auditorias completas ou parciais. O organismo notificado deve fornecer aos responsáveis pela execução o relatório de inspecção e, se for o caso, o relatório de auditoria.

2.5.5. Para emitir a declaração CE de aptidão para utilização a que se refere a secção 2 do anexo IV, o organismo notificado deve estar em condições de verificar o subsistema em que está incorporado o componente de interoperabilidade em causa, de modo a determinar, se a ETI correspondente assim o exigir, a sua aptidão para utilização no meio ferroviário a que se destina.

2.6. **Depósito**

O processo completo descrito na secção 2.4 deve ficar à guarda do requerente, apenso ao(s) certificado(s) CE de DVI, se o(s) houver, emitido(s) pelo organismo notificado competente para o efeito ou ao certificado de verificação emitido pelo organismo notificado encarregado da verificação CE do subsistema. O processo deve acompanhar a declaração CE de verificação que o requerente enviar à autoridade competente a que apresenta o pedido de autorização de entrada em serviço.

O requerente deve conservar um exemplar do processo durante todo o período de vida do subsistema. Deve ser enviada cópia do processo aos Estados-Membros que o solicitem.

2.7. **Publicação**

Cada organismo notificado deve publicar periodicamente as informações relevantes relativas a:

— pedidos de verificação CE e de procedimento DVI recebidos,

— pedidos de avaliação da conformidade e/ou da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade,

— certificados CE de DVI emitidos ou recusados,

— certificados CE de conformidade e/ou de aptidão para utilização emitidos ou recusados,

— certificados CE de verificação emitidos ou recusados.

▼M2

2.8. **Línguas**

Os processos e a correspondência respeitantes aos procedimentos de verificação CE devem ser redigidos numa língua do Estado-Membro em que o requerente está estabelecido, que seja língua oficial da UE, ou numa língua oficial da UE aceite pelo requerente.

3. PROCEDIMENTO DE VERIFICAÇÃO EM CASO DE APLICAÇÃO DAS NORMAS NACIONAIS

3.1. **Introdução**

O procedimento de verificação em caso de aplicação das normas nacionais consiste na verificação e certificação, pelo organismo designado nos termos do artigo 17.º, n.º 3, de que o subsistema satisfaz as normas nacionais notificadas em conformidade com a mesma disposição.

3.2. **Certificado de verificação**

O organismo designado responsável pela execução do procedimento de verificação em caso de aplicação das normas nacionais elabora o certificado de verificação destinado ao requerente.

O certificado deve conter a referência exacta da ou das normas nacionais à luz das quais o organismo designado avaliou a conformidade do subsistema no quadro do processo de verificação, incluindo as aplicáveis a partes do subsistema objecto de derrogação da ETI, readaptação ou renovação.

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

3.3. **Processo técnico**

O processo técnico que acompanha o certificado de verificação emitido em caso de aplicação das normas nacionais deve ser incorporado no processo técnico descrito na secção 2.4 e deve conter os dados técnicos necessários para a avaliação da conformidade do subsistema com as normas nacionais.

▼B

ANEXO VII

PARÂMETROS A VERIFICAR PARA A ENTRADA EM SERVIÇO DE VEÍCULOS NÃO CONFORMES COM AS ETI E PARA A CLASSIFICAÇÃO DAS NORMAS NACIONAIS

▼M1

1. **Lista de parâmetros**

1.1. Documentação geral

Documentação geral (incluindo a descrição do veículo novo, renovado ou adaptado e da sua utilização prevista, informações sobre a concepção, a reparação, a exploração e a manutenção, o dossier técnico, etc.)

1.2. Estrutura e partes mecânicas

Integridade mecânica e interface entre veículos (incluindo órgãos de tracção e choque, intercomunicações), solidez da estrutura do veículo e seus acessórios (por exemplo, assentos), capacidade de carga, segurança passiva (incluindo a resistência interior e exterior ao choque)

1.3. Interacção com a via e gabaris

Interfaces mecânicas com a infra-estrutura (incluindo o comportamento estático e dinâmico, folgas e ajustamentos, gabari, órgãos de rolamento, etc.)

1.4. Sistema de frenagem

Elementos relativos ao sistema de frenagem (incluindo dispositivo anti-patinagem, comando de frenagem e eficiência da frenagem em modos de serviço, de emergência e de estacionamento)

1.5. Elementos relativos aos passageiros

Instalações destinadas aos passageiros e ambiente dos passageiros (incluindo janelas e portas, requisitos das pessoas com mobilidade reduzida, etc.)

1.6. Condições ambientais e efeitos aerodinâmicos

Impacto do meio ambiente no veículo e impacto do veículo no meio ambiente (incluindo condições aerodinâmicas, a interface entre o veículo e a parte «via» do sistema ferroviário e a interface com o meio externo)

1.7. Dispositivos exteriores de aviso, marcações, funções e requisitos de integridade do *software*

Avisos exteriores, marcações, funções e integridade do software, por exemplo funções de segurança com impacto no comportamento do comboio, incluindo o bus do comboio

1.8. Sistemas de alimentação eléctrica e de controlo a bordo

Sistemas de propulsão, alimentação eléctrica e controlo a bordo, bem como a interface do veículo com a infra-estrutura de alimentação eléctrica e todos os aspectos da compatibilidade electromagnética

1.9. Instalações, interfaces e ambiente do pessoal

Instalações, interfaces e condições de trabalho e ambientais a bordo para o pessoal (incluindo cabinas de condução, interface maquinista-máquina)

▼M1

1.10. Protecção contra incêndios e evacuação

1.11. Assistência ao comboio

Instalações e interfaces de bordo para assistência ao comboio

1.12. Equipamento de controlo-comando e sinalização a bordo

Todo o equipamento de bordo necessário para garantir a segurança e o controlo-comando da circulação de comboios autorizados a transitar na rede e dos seus efeitos na parte «via» do sistema ferroviário

1.13. Requisitos operacionais específicos

Requisitos operacionais específicos para os veículos (incluindo o funcionamento em modo degradado, a recuperação de veículos, etc.)

1.14. Elementos relativos às mercadorias

Requisitos e ambiente específicos das mercadorias (incluindo instalações especificamente necessárias para o transporte de mercadorias perigosas)

As explicações e os exemplos em *itálico* são dados apenas para fim informativo, não são definições dos parâmetros.

▼B

2. **Classificação das regras**

As regras nacionais relativas aos parâmetros enumerados no ponto 1 devem ser afectadas a um dos três grupos abaixo mencionados. As normas e restrições de carácter estritamente local estão excluídas. A verificação destas últimas faz parte das verificações a efectuar de comum acordo pelas empresas ferroviárias e pelos gestores das infra-estruturas.

Grupo A:

O grupo A inclui:

— normas internacionais,

— regras nacionais consideradas equivalentes no plano da segurança ferroviária às regras nacionais de outros Estados-Membros.

Grupo B:

O grupo B inclui todas as regras não abrangidas pelo âmbito de aplicação dos grupos A ou C ou que ainda não puderam ser classificadas num desses grupos.

Grupo C:

O grupo C inclui as regras estritamente necessárias e que estão associadas às características técnicas da infra-estrutura, tendo em vista uma exploração segura e interoperável na rede em causa (por exemplo, o gabarito).

▼B

ANEXO VIII

CRITÉRIOS MÍNIMOS QUE DEVEM SER TIDOS EM CONSIDERAÇÃO PELOS ESTADOS-MEMBROS NA NOTIFICAÇÃO DE ORGANISMOS

1. O organismo, o seu director e o pessoal encarregado de executar as operações de verificação não podem intervir, nem directamente nem como mandatários, na concepção, fabrico, construção, comercialização, manutenção ou exploração dos componentes de interoperabilidade ou dos subsistemas. Isto não impede a troca de informações técnicas entre o fabricante e o organismo.

2. O organismo e o pessoal encarregado das verificações devem executar as operações de verificação com a maior integridade profissional e a maior competência técnica e não devem estar sujeitos a quaisquer pressões e incitamentos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados da inspecção, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados das verificações.

Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço ao abrigo da presente directiva, das licenças ao abrigo da Directiva 95/18/CE e dos certificados de segurança ao abrigo da Directiva 2004/49/CE, bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

3. O organismo deve dispor de pessoal e possuir os meios necessários para cumprir de modo adequado as tarefas técnicas e administrativas ligadas à execução das verificações; deve igualmente ter acesso ao material necessário para as verificações excepcionais.

4. O pessoal encarregado das verificações deve possuir:

— boa formação técnica e profissional,

— conhecimento satisfatório dos requisitos das verificações que efectua e experiência suficiente nessas verificações,

— aptidão para redigir os certificados, as actas e os relatórios que constituem a o registo formal das verificações.

5. Deve garantir-se a independência do pessoal encarregado das inspecções. A remuneração de cada agente não deve depender do número de inspecções que efectuar nem dos resultados destas.

6. O organismo deve subscrever um seguro de responsabilidade civil, salvo se esta estiver coberta pelo Estado ao abrigo do direito nacional ou se for o próprio Estado-Membro a efectuar directamente as verificações.

7. O pessoal do organismo está sujeito a sigilo profissional em relação a todas as informações que obtiver no exercício das suas funções no âmbito da presente directiva ou de qualquer disposição de direito nacional que lhe dê efeito (excepto em relação às autoridades administrativas competentes e aos organismos de investigação de acidentes do Estado em que exerce as suas actividades, bem como aos organismos responsáveis pela investigação de acidentes provocados por falhas dos componentes ou subsistemas de interoperabilidade verificados).

▼B

ANEXO IX

PROCESSO DE APRESENTAÇÃO DE PEDIDO DE DERROGAÇÃO

Quando da introdução do pedido de derrogação, os Estados-Membros devem fornecer os documentos seguintes:

a) Um ofício, em que comunicam à Comissão a derrogação pretendida;

b) Um processo, anexo à carta, incluindo, pelo menos:

— descrição das obras, bens e serviços objecto da derrogação, indicando as datas principais, a situação geográfica, bem como o domínio funcional e técnico,

— referência precisa às ETI (ou às partes das mesmas) relativamente às quais é pedida uma derrogação,

— referência precisa e elementos concretos sobre as disposições alternativas que serão aplicadas,

— no que diz respeito aos pedidos apresentados nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º, a justificação da classificação do projecto como projecto em estado avançado,

— justificação para a derrogação, incluindo as principais razões de ordem técnica, económica, comercial, operacional e/ou administrativa,

— qualquer outro elemento justificativo do pedido de derrogação,

— descrição das medidas que o Estado-Membro tenciona tomar para promover a interoperabilidade final do projecto. Caso se trate de uma derrogação menor, esta descrição não é necessária.

A documentação deve ser apresentada em papel e também em formato electrónico a fim de permitir a sua distribuição aos membros do Comité.

▼B

ANEXO X

PARTE A

Directivas revogadas

(referidas no artigo 40.º)

Directiva 96/48/CE	
Directiva 2001/16/CE	
Directiva 2004/49/CE	Unicamente o artigo 14.º

PARTE B

Prazos de transposição para o direito nacional

(referidos no artigo 40.º)

Directiva	Data-limite de transposição
96/48/CE	9 de Abril de 1999
2001/16/CE	20 de Abril de 2003
2004/49/CE	30 de Abril de 2006

▼B

ANEXO XI

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 96/48/CE	Directiva 2001/16/CE	Presente directiva
Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1
Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2
—	—	Artigo 1.º, n.º 3
—	Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 1.º, n.º 4
Artigo 2.º, proémio	Artigo 2.º, proémio	Artigo 2.º, proémio
Artigo 2.º, alíneas a) a l)	Artigo 2.º, alíneas a) a l)	Artigo 2.º, alíneas a) a b) e e) a m)
—	—	Artigo 2.º, alíneas c) e d)
Artigo 2.º, alínea n)	Artigo 2.º, alínea m)	Artigo 2.º, alínea n)
Artigo 2.º, alínea o)	Artigo 2.º, alínea n)	Artigo 2.º, alínea o)
Artigo 2.º, alínea m)	Artigo 2.º, alínea o)	Artigo 2.º, alínea p)
Artigo 2.º, alínea p)	Artigo 2.º, alínea p)	Artigo 2.º, alínea q)
—	—	Artigo 2.º, alíneas r) a z)
Artigos 3.º, 4.º e 5.º	Artigos 3.º, 4.º e 5.º	Artigos 3.º e 4.º e n.os 1 a 5 do artigo 5.º
Artigo 5.º, n.º 6	Artigo 5.º, n.º 7	Artigo 5.º, n.º 7
—	—	Artigo 5.º, n.º 6
—	—	Artigo 5.º, n.º 8
Artigo 6.º, n.os 1 a 8	Artigo 6.º, n.os 1 a 8	Artigo 6.º, n.os 1 a 8
—	—	Artigo 6.º, n.os 9 e 10
—	—	Artigos 7.º e 8.º
Artigo 7.º	Artigo 7.º	Artigo 9.º
Artigo 8.º	Artigo 8.º	Artigo 10.º, n.º 1
Artigo 9.º	Artigo 9.º	Artigo 10.º, n.º 2
Artigo 10.º, n.os 1 a 3	Artigo 10.º, n.os 1 a 3	Artigo 11.º, n.os 1 a 3
—	Artigo 10.º, n.º 6	Artigo 11.º, n.º 4
—	—	Artigo 11.º, n.º 5
Artigos 11.º a 13.º	Artigos 11.º a 13.º	Artigos 12.º a 14.º
Artigo 14.º, n.os 1 e 2	Artigo 14.º, n.os 1 e 2	Artigo 15.º, n.os 1 e 2
Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 20.º
Artigo 14.º, n.os 4 e 5	Artigo 14.º, n.os 4 e 5	Artigo 33.º
—	—	Artigo 15.º, n.os 2 e 3

▼B

Directiva 96/48/CE	Directiva 2001/16/CE	Presente directiva
Artigos 15.º e 16.º	Artigos 15.º e 16.º	Artigos 16.º e 17.º
Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 17.º, n.º 3
—	—	—
Artigo 18.º, n.os 1 a 3	Artigo 18.º, n.os 1 a 3	Artigo 18.º, n.os 1 a 3
—	—	Artigo 18.º, n.os 4 e 5
Artigo 19.º	Artigo 19.º	Artigo 19.º
Artigo 20.º	Artigo 20.º	Artigo 28.º
—	—	Artigos 21.º a 27.º
Artigo 21.º, n.os 1 a 3	Artigo 21.º, n.os 1 a 3	Artigo 29.º, n.os 1 a 3
—	—	Artigo 29.º, n.os 4 e 5
Artigo 21.º-A, n.º 1	Artigo 22.º	Artigo 30.º, n.º 2
Artigo 21.º, n.º 4	Artigo 21.º, n.º 4	Artigo 30.º, n.º 4
Artigo 21.º-A, n.º 2	Artigo 21.º-A	Artigo 30.º, n.º 1
Artigo 21.º-B	—	—
Artigo 21.º-C	Artigo 21.º-B	Artigo 30.º, n.º 3
Artigo 22.º	Artigo 26.º	Artigo 37.º
Artigo 22.º-A	Artigo 24.º	Artigos 34.º e 35.º
—	—	Artigo 32.º
—	Artigo 23.º	Artigo 31.º
—	Artigo 25.º	Artigo 36.º
Artigo 23.º	Artigo 27.º	Artigo 38.º
Artigo 24.º	Artigo 28.º	Artigo 39.º
—	—	Artigo 40.º
Artigo 25.º	Artigo 29.º	Artigo 41.º
Artigo 26.º	Artigo 30.º	Artigo 42.º
Anexos I a VI	Anexos I a VI	Anexos I a VI
—	—	Anexo VII
Anexo VII	Anexo VII	Anexo VIII
—	—	Anexos IX a XI