Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabilidade do sistema ferroviário ***I

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 26 de fevereiro de 2014, sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))

(Processo legislativo ordinário — reformulação)

(2017/C 285/54)

O Parlamento Europeu,

— Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0030),

— Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e os artigos 91.º, n.º 1, 170.º e 171.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a Comissão apresentou a proposta ao Parlamento (C7-0027/2013),

— Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

— Tendo em conta os pareceres fundamentados apresentados pelo Seimas da República da Lituânia e pelo Parlamento sueco, no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, segundo o qual o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,

— Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 11 de julho de 2013 ([1]),

— Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões, de 7 de outubro de 2013 ([2]),

— Tendo em conta o Acordo Interinstitucional, de 28 de novembro de 2001, para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos atos jurídicos ([3]),

— Tendo em conta a carta que a Comissão dos Assuntos Jurídicos endereçou à Comissão dos Transportes e do Turismo, em 16 de dezembro de 2013, nos termos do artigo 87.º, n.º 3, do seu Regimento,

— Tendo em conta os artigos 87.º e 55.º do seu Regimento,

— Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Desenvolvimento Regional (A7-0033/2014),

A. Considerando que o Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão concluiu, no seu parecer, que a proposta em apreço não contém alterações de fundo para além das que nela foram identificadas como tal e que, no que diz respeito à codificação das disposições inalteradas dos atos precedentes com estas alterações, a proposta se cinge à codificação pura e simples dos textos existentes, sem alterações substantivas;

1. Aprova em primeira leitura a posição a seguir indicada, tendo em conta as recomendações do Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão;

2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por outro texto;

3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

([1]) JO C 327 de 12.11.2013, p. 122.
([2]) JO C 356 de 5.12.2013, p. 92.
([3]) JO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

P7_TC1-COD(2013)0015

Posição do Parlamento Europeu, aprovada em primeira leitura em 26 de fevereiro de 2014, tendo em vista a adoção da Diretiva 2014/…/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 91.º, n.º 1, 170.º e 171.º ,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ([2]),

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ([3]),

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) foi várias vezes alterada de forma substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, com uma preocupação de clareza, proceder à reformulação da diretiva.

(2) A fim de 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 ***e da consecução do objetivo de coesão territorial***, importa, designadamente, incentivar a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais ferroviárias, bem como o acesso a essas redes, ***inclusive para passageiros com deficiência,*** realizando todas as ações que se possam revelar necessárias no domínio da harmonização das normas técnicas. **[Alt. 1]**

(3) O objetivo de concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União deverá levar à definição de um nível ótimo de harmonização técnica e facilitar, melhorar e desenvolver os serviços ~~internacionais~~ de transporte ferroviário na União e com os países terceiros, e contribuir para a criação gradual do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, renovação, modernização e exploração do sistema ferroviário na União. **[Alt. 2]**

(4) A exploração comercial dos comboios ao longo da rede ferroviária exige não só uma excelente compatibilidade entre as características da infraestrutura e as dos veículos, mas também uma interligação eficaz dos sistemas de informação, ~~e de~~ comunicação ***e bilhética*** dos diversos gestores de infraestrutura e empresas ferroviárias. Dessa compatibilidade e interligação dependem o nível de desempenho, a segurança, a qualidade dos serviços e os custos e é nessa compatibilidade e interligação que assenta, nomeadamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário. **[Alt. 3]**

(5) O quadro regulamentar ferroviário deverá definir responsabilidades claras no que respeita a assegurar o cumprimento das regras de segurança, de proteção da saúde***, de proteção social*** e de defesa dos consumidores aplicáveis às redes ferroviárias. **[Alt. 4]**

(6) As regulamentações nacionais e os regulamentos internos e especificações técnicas aplicáveis aos sistemas, subsistemas e componentes ferroviários apresentam divergências consideráveis, pois integram técnicas específicas da indústria nacional e prescrevem dimensões e dispositivos específicos, bem como características especiais. Esta situação impede, nomeadamente, que os comboios possam circular em boas condições em toda a União e ***tirem partido dos benefícios da normalização e das economias de escala no contexto do mercado único***. **[Alt. 5]**

([1]) JO C 327 de 12.11.2013, p. 122.
([2]) JO C 356 de 5.12.2013, p. 92.
([3]) Posição do Parlamento Europeu de 26 de fevereiro de 2014.
([4]) Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

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

(8) Justifica-se, portanto, definir para toda a União requisitos essenciais de interoperabilidade ferroviária aplicáveis ao seu sistema ferroviário.

(9) A elaboração 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 se alcançar o objetivo da presente directiva e as «normas harmonizadas» elaboradas nos termos do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]). Nos casos estritamente necessários, as ETI poderão remeter expressamente para normas ou especificações europeias, as quais se tornarão obrigatórias logo que a ETI for aplicável.

(10) A fim de reforçar verdadeiramente a competitividade do setor ferroviário da União, sem distorções da concorrência entre os operadores fundamentais do sistema ferroviário, as ETI deverão ser elaboradas na observância dos princípios da abertura, do consenso e da transparência, definidos no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1025/2012.

(11) A qualidade dos serviços ferroviários na União depende, entre outros fatores, de uma excelente compatibilidade entre as características da rede, na aceção mais lata, ou seja, incluindo as partes fixas dos subsistemas considerados, e as dos veículos, incluindo os componentes embarcados de todos estes subsistemas. Dessa compatibilidade dependem o nível de desempenho, a segurança, a qualidade dos serviços e os custos.

(12) As ETI fixam todas as condições que um componente de interoperabilidade deverá satisfazer, bem como o procedimento a seguir na avaliação da conformidade. Além disso, há que precisar que todos os componentes deverão ser submetidos ao processo de avaliação da conformidade e da aptidão para utilização indicado nas ETI, e ser acompanhados do certificado correspondente.

(13) Na elaboração de novas ETI, o objetivo deverá ser sempre o de assegurar a compatibilidade com o sistema existente. Tal permitirá promover a competitividade do transporte ferroviário e evitar custos adicionais inúteis, ao exigir a modernização ou renovação dos subsistemas existentes para assegurar a compatibilidade com os sistemas já existentes. Nos casos excecionais em que não seja possível assegurar a compatibilidade, as ETI podem estabelecer o quadro necessário para se decidir se será necessária uma nova decisão ou autorização de entrada em serviço para o subsistema existente e os prazos correspondentes.

(14) Por razões de segurança, é necessário atribuir um código de identificação a cada veículo que entre em serviço. O veículo é em seguida inscrito num registo nacional de material circulante. Os registos devem poder ser consultados por todos os Estados-Membros e por determinados agentes económicos na União. Os registos nacionais deverão ser coerentes no que diz respeito ao formato dos dados. Deverão, por conseguinte, ser objeto de especificações comuns, funcionais e técnicas.

(15) Os aspetos técnicos, correspondentes a requisitos essenciais, que não podem ser expressamente contemplados numa ETI mas precisam de ser tratados, são identificados num anexo da ETI como pontos em aberto. Relativamente a estes pontos, são aplicáveis as normas nacionais enquanto a ETI não for completada.

(16) Importa precisar o procedimento a seguir no caso de requisitos essenciais aplicáveis a um subsistema que não tenham ainda sido contemplados na ETI correspondente. Neste caso, os organismos encarregados dos processos de avaliação da conformidade e de verificação deverão ser os organismos notificados a que se refere o artigo 17.º da Diretiva 2008/57/CE .

([1]) Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à normalização europeia e que altera as Diretivas 89/686/CEE e 93/15/CEE do Conselho e as Diretivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Decisão 87/95/CEE do Conselho e a Decisão n.º 1673/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

(17) A Diretiva 2008/57/CE aplica-se a todo o sistema ferroviário da União e o âmbito de aplicação das ETI está a ser alargado aos veículos e às redes que não integram o sistema ferroviário transeuropeu. Importa, por conseguinte, simplificar o anexo I, suprimindo as referências ao sistema ferroviário transeuropeu.

(18) As especificações funcionais e técnicas que os subsistemas e as suas interfaces devem satisfazer podem variar consoante a utilização dada aos subsistemas, por exemplo em função das categorias de linhas e veículos.

(19) A fim de assegurar progressivamente a interoperabilidade ferroviária em toda a União e reduzir gradualmente a multiplicidade de sistemas herdados do passado, as ETI deverão especificar as prescrições aplicáveis em caso de renovação ou adaptação de subsistemas existentes e poderão especificar prazos para se obter o sistema-alvo.

(20) Tendo em conta a abordagem gradual da eliminação dos obstáculos à interoperabilidade do sistema ferroviário e o tempo necessário para a adoção das ETI, há que evitar que os Estados-Membros aprovem novas normas nacionais ou lancem projetos que aumentem a diversidade do sistema existente.

(21) A fim de eliminar os obstáculos à interoperabilidade, e atendendo ao alargamento do âmbito de aplicação das ETI a todo o sistema ferroviário da União, importa reduzir progressivamente o número de normas nacionais e distinguir as estritamente relacionadas com requisitos locais das necessárias para contemplar os pontos em aberto nas ETI. As normas nacionais do segundo tipo deverão ser suprimidas à medida que se forem encerrando os pontos em aberto nas ETI.

(22) A adoção de uma abordagem gradual corresponde às necessidades específicas do objetivo da interoperabilidade do sistema ferroviário, caracterizado por um património de infraestruturas e veículos antigos, cuja adaptação ou renovação implicam investimentos pesados, sendo especialmente necessário não penalizar economicamente o modo ferroviário relativamente aos outros modos de transporte.

(23) Dada a vastidão e a complexidade do sistema ferroviário, afigurou-se necessário, por razões de ordem prática, decompô-lo nos seguintes subsistemas: infraestrutura, controlo-comando e sinalização de via, controlo-comando e sinalização de bordo, energia, material circulante, exploração e gestão do tráfego, manutenção e aplicações telemáticas para o transporte de passageiros e de mercadorias. Em relação a cada subsistema, 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 diretiva, um veículo é composto por um subsistema (material circulante) e, eventualmente, por outros subsistemas (principalmente o subsistema controlo-comando e sinalização de bordo). ***Apesar de o sistema estar dividido em vários elementos, a Agência Ferroviária da União Europeia («a Agência») deverá conservar uma visão global do sistema, a fim de garantir a segurança e a interoperabilidade.*** **[Alt. 6]**

(24) A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de que a União é Parte, consagra a acessibilidade como um dos seus princípios gerais e exige que os Estados Partes tomem medidas adequadas para assegurar o acesso das pessoas com deficiência em condições de igualdade com todas as outras pessoas, por exemplo aprovando normas mínimas e diretrizes de acessibilidade e monitorizando a sua aplicação. A acessibilidade ***das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida*** é, pois, um requisito importante da interoperabilidade do sistema ferroviário***, em consonância com a legislação da União em matéria de passageiros com mobilidade reduzida***. **[Alt. 7]**

(25) 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 objetivo da interoperabilidade.

(26) As ETI têm impacto também nas condições de utilização do transporte ferroviário pelos utentes, pelo que os utentes***, nomeadamente as organizações de pessoas com deficiência,*** deverão ser consultados sobre os aspetos que lhes dizem respeito. **[Alt. 8]**

(27) Há que possibilitar a não aplicação, por um Estado-Membro, de determinadas ETI, num número limitado de situações devidamente justificadas. Essas situações e os procedimentos a seguir caso não se aplique a ETI devem ser claramente definidos.

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

(29) Para dar cumprimento ao disposto em matéria de procedimentos de contratação pública no setor ferroviário, designadamente a Diretiva 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 normas que sirvam de referência a tais especificações técnicas.

(30) É do interesse da União dispor de um sistema internacional de normalização apto a produzir normas que sejam efetivamente utilizadas pelos parceiros comerciais internacionais e que satisfaçam as exigências da política da União. Por conseguinte, as organizações europeias de normalização devem prosseguir a cooperação com os organismos internacionais de normalização.

(31) 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 da União que o sistema ferroviário deve satisfazer.

(32) Os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes deverão assentar na utilização dos módulos que são objeto da Decisão 2010/713/UE da Comissão ([2]). Justifica-se prever tanto quanto possível, a fim de assegurar o desenvolvimento das indústrias interessadas, procedimentos que utilizem sistemas de garantia da qualidade.

(33) A conformidade dos componentes está sobretudo relacionada com o respetivo domínio de utilização para garantir a interoperabilidade do sistema e não apenas a livre circulação dos componentes no mercado da União . 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 diretiva. Deverá bastar a declaração de conformidade do fabricante, com base na avaliação da conformidade e/ou da aptidão para utilização.

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

(35) 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.

(36) Os subsistemas que constituem o sistema ferroviário devem ser submetidos a um processo de verificação. Esta verificação deve dar às entidades responsáveis pela entrada em serviço dos subsistemas a possibilidade de se certificarem de que, nas fases de projeto, construção e entrada em serviço, os resultados estão conformes com as disposições regulamentares, técnicas e operacionais aplicáveis. Deve igualmente possibilitar aos construtores esperarem igualdade de tratamento em todos os Estados-Membros.

(37) 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 Diretiva …/…/UE do Parlamento Europeu e do Conselho [Diretiva da Segurança Ferroviária] ([3]), os responsáveis pelo cumprimento destes requisitos são o gestor da infraestrutura e a empresa ferroviária, cada um relativamente aos seus próprios subsistemas.

([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).

([2]) Decisão 2010/713/UE da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativa aos módulos para os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização e de verificação CE a utilizar no âmbito das especificações técnicas de interoperabilidade adotadas ao abrigo da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 319 de 4.12.2010, p. 1).

([3]) Diretiva …/…/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de … (JO L …).

(38) O procedimento de entrada em serviço dos veículos e das instalações fixas deverá ser esclarecido tendo em conta as responsabilidades dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias.

(39) A fim de facilitar a entrada em serviço dos veículos e reduzir a carga administrativa, deverá introduzir-se a autorização de colocação do veículo no mercado válida em toda a União, como condição prévia para a empresa ferroviária poder pôr em serviço o veículo. Este conceito enquadra-se melhor na Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

(39-A) A fim de criar o espaço ferroviário único europeu, de reduzir os custos e a duração dos procedimentos de autorização e de aumentar a segurança ferroviária, é necessário simplificar e harmonizar os procedimentos de autorização a nível da União. Isto exige uma distribuição clara de funções e de responsabilidades entre a Agência e as autoridades nacionais de segurança durante o período de transição.

A Agência deverá fazer uso das competências valiosas, dos conhecimentos locais e da experiência das autoridades nacionais de segurança. A Agência deverá delegar funções e responsabilidades específicas nas autoridades nacionais de segurança, com base nos contratos referidos no artigo 22.º-A, mas deverá tomar a decisão final em todos os procedimentos de autorização. **[Alt. 9]**

(40) Para garantir a rastreabilidade dos veículos e do seu historial, as autorizações ~~de colocação no mercado~~deverão ser registadas conjuntamente com os dados do veículo. **[Alt. 10]**

(41) As ETI deverão especificar os procedimentos a seguir para que a compatibilidade dos veículos com a rede seja verificada ~~subsequentemente à emissão das respetivas autorizações de colocação no mercado e previamente à decisão de os pôr em serviço~~ ***antes do início de uma nova exploração***. **[Alt. 11]**

(42) A fim de ajudar as empresas ferroviárias a decidirem da entrada em serviço de veículos e obviar a verificações redundantes e a uma carga administrativa desnecessária, importa igualmente classificar as normas nacionais para estabelecer a equivalência entre as dos vários Estados-Membros relativas aos mesmos tópicos.

(43) 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 respetivas decisões da forma mais estreita possível.

(44) As autoridades públicas nacionais de toda a União deverão dar preferência, para efeitos da demonstração da competência dos organismos notificados e, *mutatis mutandis*, dos organismos designados para fiscalizarem o cumprimento das normas nacionais, à acreditação por um processo transparente, conforme disposto no Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Conselho ([2]), que assegure o necessário nível de confiança nos certificados de conformidade. As autoridades nacionais podem, contudo, considerar-se em condições de efetuarem elas próprias essa avaliação. Para garantir o nível adequado de credibilidade das avaliações efetuadas pelas autoridades nacionais, as que optarem por as fazer devem fornecer à Comissão e aos outros Estados-Membros a documentação comprovativa de que os organismos avaliados encarregues da avaliação da conformidade satisfazem os requisitos regulamentares aplicáveis.

(45) A presente diretiva deverá limitar-se a estabelecer os requisitos de interoperabilidade para os componentes de interoperabilidade e os subsistemas. A fim de facilitar o cumprimento desses requisitos, é necessário prever a presunção de conformidade dos componentes de interoperabilidade e dos subsistemas que satisfaçam as normas harmonizadas adotadas ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 para efeitos da identificação de especificações técnicas detalhadas para aqueles requisitos.

(46) As ETI deverão ser revistas periodicamente. Sempre que forem detetadas deficiências em ETI, deverá solicitar-se o parecer da Agência, o qual, em determinadas condições, poderá ser publicado e utilizado pelas partes interessadas (designadamente as empresas do setor e os organismos notificados) como solução de conformidade aceitável, enquanto se aguarda a revisão da ETI em causa.

([1]) Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos e que revoga a Decisão 93/465/CEE do Conselho (JO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

([2]) Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

(46-A) ***As medidas regulamentares deverão ser complementadas por iniciativas destinadas a apoiar financeiramente tecnologias inovadoras e interoperáveis no setor ferroviário, como é o caso do projeto «Shift2Rail».*** **[Alt. 12]**

(47) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, a interoperabilidade do sistema ferroviário à escala da União, não pode ser suficientemente alcançado pela iniciativa isolada dos Estados-Membros, uma vez que nenhum Estado-Membro está em condições de tomar individualmente as medidas necessárias à realização dessa interoperabilidade, mas pode ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para se alcançar esse objetivo.

(48) A fim de alterar elementos da presente diretiva não essenciais, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, com vista à adaptação do anexo II à evolução técnica, no que diz respeito à subdivisão do sistema ferroviário em subsistemas e à descrição destes, ao teor das ETI e à alteração de ETI, inclusive para corrigir deficiências nelas detetadas***, ao âmbito e teor da declaração CE de conformidade e aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade, aos procedimentos de verificação dos subsistemas, incluindo os princípios gerais, o conteúdo, o processo e os documentos respeitantes ao procedimento CE de verificação, e ao procedimento de verificação em caso de aplicação das normas nacionais***. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho. **[Alt. 13]**

(49) A fim de corrigir as deficiências identificadas em ETI, a Comissão deverá adotar, pelo procedimento de urgência, atos delegados que alterem as ETI em questão.

(50) Deverão ser conferidas competências de execução à Comissão a fim de garantir a aplicação do artigo 6.º, n.º 1, da presente diretiva, no que respeita ao mandato conferido à Agência para elaborar os projetos de ETI e para a respetiva alteração, e para dirigir as recomendações necessárias à Comissão.

(51) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação da presente diretiva, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução no que respeita ao conteúdo, elementos, formato e modalidades de transmissão do processo que deverá acompanhar o pedido de não-aplicação de uma ou mais ETI ou partes de ETI; ao ~~âmbito, teor,~~ formato e aos dados ~~da~~ ***das informações incluídas na*** declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade; à classificação em grupos das normas nacionais notificadas, a fim de facilitar a verificação da compatibilidade entre o equipamento fixo e móvel; ~~ao processo de verificação dos subsistemas, designadamente os princípios gerais, o teor, os procedimentos e os documentos em relação com o processo de verificação CE e com o processo de verificação em caso de aplicação das normas nacionais;~~ ao modelo da declaração CE de verificação, da declaração de verificação em caso de aplicação das normas nacionais e dos documentos do processo técnico que as deverão acompanhar; às especificações comuns do registo da infraestrutura, designadamente o teor, o formato dos dados, a arquitetura funcional e técnica, o modo de funcionamento e as regras de introdução e consulta de dados. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]). **[Alt. 14]**

(52) Em conformidade com a Declaração Política Conjunta dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos, de 28 de setembro de 2011, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar, nos casos em que se justifique, a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos que expliquem a relação entre as componentes da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.

([1]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

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

(54) A presente diretiva não deverá prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação da diretiva, indicados no anexo IV, parte B,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. A presente diretiva fixa as condições a cumprir para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União de forma compatível com o disposto na Diretiva …/…/UE [Diretiva da Segurança Ferroviária]. Estas condições dizem respeito à conceção, construção, entrada em serviço, adaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e de segurança do pessoal que participa na sua exploração e manutenção. ***A consecução deste objetivo implica a definição de um nível ótimo de harmonização técnica, permitindo assim um contributo para a criação progressiva do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, renovação, modernização e exploração do sistema ferroviário na União.*** **[Alt. 15]**

2. A presente diretiva estabelece, para cada subsistema, as disposições relativas aos componentes de interoperabilidade, às interfaces e aos procedimentos, bem como às condições de compatibilidade geral do sistema ferroviário necessárias para assegurar a sua interoperabilidade.

3. ~~Estão excluídos~~ ***Os Estados-Membros podem excluir*** do âmbito de aplicação ***das medidas de execução*** da presente diretiva~~os sistemas seguintes~~: **[Alt. 16]**

a) Os metropolitanos, os elétricos***, os comboios-elétricos*** e os sistemas de metropolitano ligeiro; **[Alt. 17]**

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

b-A) As infraestruturas ferroviárias privadas e os veículos nelas utilizados exclusivamente, se destinadas ao uso exclusivo do respetivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias; *[Alt. 19]*

b-B) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística. *[Alt. 20]*

~~4. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação das medidas de execução da presente diretiva:~~

~~a) As infraestruturas ferroviárias privadas, bem como os veículos nelas utilizados exclusivamente, se destinadas ao uso exclusivo do respetivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;~~

~~b) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística.~~ **[Alt. 21]**

Artigo 2.º

Definições

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

(1) «Sistema ferroviário da União»: os elementos ***dos sistemas ferroviários convencionais e de alta velocidade*** enumerados no anexo I***, pontos 1 e 2***; **[Alt. 22]**

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

(2) «Interoperabilidade»: a capacidade do sistema ferroviário para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos para essas linhas. ***Esta capacidade depende de todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais a cumprir para satisfazer os requisitos essenciais;*** **[Alt. 23]**

(3) «Veículo»: um veículo ferroviário apto a circular com ~~as suas próprias~~ rodas em linhas férreas, com ou sem tração~~, integrado numa formação fixa ou variável~~. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas estruturais~~e funcionais~~; **[Alt. 24]**

(4) «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;

(5) «Subsistemas»: as partes estruturais e funcionais do sistema ferroviário, conformeestabelecido no anexo II;

(5-A) «Subsistema móvel»: o subsistema do material circulante, o subsistema do controlo-comando e da sinalização de bordo e o veículo, quando composto por um subsistema; **[Alt. 25]**

(6) «Componente de interoperabilidade»: qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de equipamento incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, direta ou indiretamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário, compreendendo tanto os objetos materiais como os imateriais;

(7) «Requisitos essenciais»: o conjunto de condições descritas no anexo III que o sistema ferroviário, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces, devem satisfazer;

(8) «Especificação europeia»: uma especificação técnica comum, uma aprovação técnica europeia na aceção do anexo XXI da Diretiva 2004/17/CE ou uma norma europeia na aceção do artigo 2.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1025/2012;

(9) «Especificação técnica de interoperabilidade» (ETI): uma especificação aprovada nos termos da presente diretiva, de que cada subsistema ou parte de subsistema é objeto a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário;

(9-A) «Organismo de avaliação da conformidade»: um organismo notificado ou designado como responsável pelas atividades de avaliação da conformidade, incluindo a calibração, o ensaio, a certificação e a inspeção. Um organismo de avaliação da conformidade é classificado como «organismo notificado» após notificação da sua existência por um Estado-Membro. Um organismo de avaliação da conformidade é classificado como «organismo designado» após designação por um Estado-Membro; **[Alt. 27]**

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

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

(12) «Adaptação»: uma modificação ***importante*** num subsistema ou parte de um subsistema que obrigue a alterar o processo técnico que acompanha a declaração CE de verificação, se o houver, e que melhore o desempenho global do subsistema. ***Quando se deva efetuar uma modificação num subsistema ou veículo, as ETI pertinentes especificam se a modificação em causa deve ser classificada como importante e, se for esse o caso, os motivos para tal classificação***; **[Alt. 28]**

(13) «Renovação»: uma substituição ***importante*** num subsistema ou parte de um subsistema que não altere o desempenho global do subsistema***. Quando se deva efetuar qualquer modificação num subsistema ou veículo, as ETI pertinentes especificam se a modificação em causa deve ser classificada como importante e, se for esse o caso, os motivos para tal classificação***; **[Alt. 29]**

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

(15) «Substituição no quadro da manutenção»: a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no quadro de operações de manutenção preventiva ou corretiva;

(16) «Entrada em serviço»: o conjunto das operações através das quais um subsistema ou um veículo é posto em exploração;

(17) «Entidade adjudicante»: qualquer entidade, pública ou privada, que encomende o projeto e/ou a construção, a renovação ou a adaptação de um subsistema. Essa entidade pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura, um detentor de material circulante***, uma entidade responsável pela manutenção*** ou o concessionário responsável pela execução do projeto; **[Alt. 30]**

(18) «Detentor de material circulante»: uma pessoa ou entidade que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo quer tenha o direito de o utilizar, registada como tal ~~no registo nacional~~ ***nos registos*** de material circulante a que se ~~refere o artigo~~ ***referem os artigos*** 43.º***e 43.º-A***; **[Alt. 31]**

(18-A) «Proprietário»: a pessoa ou entidade que detém a propriedade de um veículo, está registada como tal nos registos de material circulante a que se referem os artigos 43.º e 43.º-A; **[Alt. 32]**

(19) «Projeto em fase avançada de desenvolvimento»: um projeto cujo planeamento/execução se encontre numa fase em que a alteração de especificações técnicas poderia comprometer a viabilidade do projeto tal como planeado;

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

(21) «Autoridade nacional de segurança»: a autoridade responsável pela segurança, na aceção do artigo 3.º da Diretiva …/…/UE [Diretiva da Segurança Ferroviária];

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

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

(24) «Entidade de manutenção»: a entidade responsável pela manutenção, na aceção do artigo 3.º da Diretiva …/…/UE [Diretiva da Segurança Ferroviária];

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

(26) «Normas nacionais»: todas as normas de aplicação obrigatória ~~pelas empresas ferroviárias~~ ***pelos operadores do setor ferroviário, notificadas por um Estado-Membro*** e que contenham prescrições técnicas ou de segurança no domínio ferroviário impostas ao nível de Estado-Membro, independentemente do organismo de que emanem; **[Alt. 33]**

(27) «Estado de funcionamento nominal»: o modo de exploração normal e nas condições degradadas previsíveis (incluindo desgaste), nos limites e nas condições de utilização especificadas no processo técnico e no dossiê de manutenção;

(27-A) «Domínio de utilização»: uma rede ou redes na União, no interior de um Estado-Membro ou de grupo de Estados-Membros, em que um veículo é tecnicamente compatível de acordo com a sua ficha técnica; **[Alt. 34]**

(27-B) «Rede ferroviária isolada»: a rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte deste, com uma bitola de 1 520 mm, que se encontra, geográfica ou tecnicamente, separada da bitola nominal normalizada da rede europeia (1 435 mm — doravante designada «bitola normalizada») e bem integrada na rede ferroviária com uma bitola de 1 520 mm juntamente com países terceiros, mas isolada da rede normalizada da União; **[Alt. 35]**

(28) «Solução de conformidade aceitável»: parecer não vinculativo emitido pela Agência para estabelecer meios de garantir a conformidade com requisitos essenciais***, a fim de compensar temporariamente a deficiência de uma ETI até que esta seja alterada***; **[Alt. 36]**

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

(28-A) «Solução de conformidade nacional aceitável»: outra solução de conformidade definida num Estado-Membro, que confere uma presunção de conformidade com a parte em questão das normas nacionais. Esta solução de conformidade nacional aceitável é notificada à Agência. **[Alt. 37]**

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

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

(31) «Mandatário»: uma pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, mandatada por escrito pelo fabricante ***ou por uma entidade adjudicante*** para praticar determinados atos em seu nome; **[Alt. 38]**

(32) «Especificação técnica»: um documento que estabelece prescrições técnicas que devem ser cumpridas por um produto, um ***subsistema,*** um processo ou um serviço; **[Alt. 39]**

(33) «Acreditação»: uma acreditação na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008;

(34) «Organismo nacional de acreditação»: um organimo na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008;

(35) «Avaliação da conformidade»: o processo pelo qual se demonstra que um produto, processo, serviço, sistema, pessoa ou organismo satisfaz os requisitos específicos aplicáveis;

(36) «Organismo de avaliação da conformidade»: o organismo que efetua atividades de avaliação da conformidade, nomeadamente calibração, ensaio, certificação e inspeção;

(37) «Pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida»: uma pessoa que tenha uma incapacidade física, mental, intelectual ou sensorial, permanente ou temporária, que, em interação com obstáculos de vários tipos, a pode impedir de utilizar cabal e eficazmente os meios de transporte, em condições de igualdade com os outros passageiros, ou cuja mobilidade, no contexto da utilização de um meio de transporte, está diminuída devido à idade***, precisando, por isso, de serviços especiais***; **[Alt. 40]**

(38) «Gestor de infraestrutura: o gestor da infraestrutura, na aceção do artigo 3.º da Diretiva …/…/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) que estabelece um espaço ferroviário europeu único];

(39) «Empresa ferroviária: uma empresa ferroviária, na aceção do artigo 3.º da Diretiva […/…/UE que estabelece um espaço ferroviário europeu único], e qualquer outra empresa pública ou privada cuja atividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tração ser obrigatoriamente garantida pela empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efetuem a tração.

Artigo 3.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 referidas no artigo 34.º da Diretiva 2004/17/CE, que sejam necessárias para completar as especificações europeias ou outras normas em vigor na União, não devem ser contrárias aos requisitos essenciais.

2-A. Ninguém deve ser discriminado, direta ou indiretamente, em razão de uma deficiência. Para garantir que todos os cidadãos da União beneficiem das vantagens decorrentes da criação de um espaço sem fronteiras, os Estados-Membros devem tornar o sistema ferroviário acessível. **[Alt. 41]**

([1]) Diretiva …/…/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de … [que estabelece um espaço ferroviário europeu único] (JO L …).

Capítulo II

Especificações técnicas de interoperabilidade

Artigo 4.º

Conteúdo das especificações técnicas de interoperabilidade

1. Cada subsistema definido no anexo II é objeto de uma ETI. Se necessário, um subsistema pode ser objeto de várias ETI e uma ETI pode dizer respeito a vários subsistemas.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 46.º, para efeitos da adaptação do anexo II à evolução técnica, no que respeita à subdivisão do sistema ferroviário em subsistemas e à descrição destes.

3. Os subsistemas ***fixos*** devem ser conformes com as ETI em vigor aquando da ~~sua entrada em serviço, adaptação ou renovação, nos termos da presente diretiva~~ ***primeira nomeação de um organismo notificado e, o mais tardar, aquando da emissão das licenças de construção. Os veículos devem ser conformes com as ETI e com as normas nacionais em vigor aquando da primeira nomeação de um organismo notificado***. Essa conformidade deve ser mantida enquanto os subsistemas estiverem a ser utilizados. **[Alt. 42]**

4. 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 suas interfaces com outros subsistemas;

c) Definir as especificações funcionais e técnicas a serem cumpridas pelo subsistema e as suas interfaces com outros subsistemas. Se necessário, essas especificações podem diferir segundo a utilização do subsistema;

d) Determinar os componentes de interoperabilidade e as interfaces que devem ser objeto de especificações europeias, incluindo normas europeias, necessários para concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário. ***Isto inclui a identificação das peças ferroviárias sobresselentes que devem ser normalizadas nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) n.º…/… do Parlamento Europeu e do Conselho*** [1]***. A lista de peças sobresselentes a normalizar, incluindo as peças existentes, está incluída em cada ETI.*** **[Alt. 43]**

e) Indicar, em cada caso, os procedimentos que devem ser utilizados para, por um lado, avaliar a conformidade ou a aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou, por outro, proceder à verificação CE dos subsistemas. Estes procedimentos devem basear-se nos módulos definidos na Decisão 2010/713/UE;

f) Indicar a estratégia da sua aplicação. Devem ser precisadas, nomeadamente, as fases necessárias para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento da ETI e estabelecidos, nos casos necessários, os respetivos prazos. ***O calendário que define as etapas deve estar vinculado a uma avaliação dos custos e benefícios previsíveis da execução da ETI e do impacto previsível a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos***; **[Alt. 44]**

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 aplicação da ETI;

h) Indicar as disposições aplicáveis aos subsistemas e tipos de veículos existentes, especialmente em caso de adaptação ou renovação, com ou sem nova autorização ou decisão de entrada em serviço;

---

[1] ***Regulamento (UE) n.º …/… do Parlamento Europeu e do Conselho, de…, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 (JO L …).***

i) Indicar os parâmetros ~~que a empresa ferroviária deve~~ ***a*** verificar~~, e os procedimentos a aplicar para a verificação desses parâmetros, posteriormente à emissão da autorização de colocação do veículo no mercado e previamente à decisão de o pôr em serviço,~~ para garantir a compatibilidade do veículo com os itinerários em que vai ser utilizado; **[Alt. 45]**

(i-A) Indicar os parâmetros específicos a verificar e fornecer descrições para a renovação, a melhoria ou a substituição das peças sobresselentes ou dos componentes de interoperabilidade, que devem ser tratados em conformidade com o artigo 21.º, n.º 3. **[Alt. 46]**

5. Cada ETI deve ser elaborada com base no exame do subsistema existente e indicar o subsistema-alvo a estabelecer de modo progressivo e num prazo razoável. Desse modo, a adoção gradual das ETI e o cumprimento destas deverá permitir realizar progressivamente, nesse prazo, a interoperabilidade do sistema ferroviário.

6. 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, em particular no que respeita ao gabarito de carga, 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 seus elementos, previstas no n.º 4, alíneas c) a g) .

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

8. As ETI não devem obstar a que os Estados-Membros decidam da utilização das infraestruturas para a circulação de veículos por elas não contemplados.

9. As ETI podem fazer referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias ou internacionais ou a documentos técnicos publicados pela Agência, quando estritamente necessário para se alcançar o objetivo da presente diretiva. Nesse caso, essas normas ou especificações (ou as suas partes aplicáveis) ou esses documentos técnicos são considerados anexos da ETI em causa e são obrigatórios a partir do momento em que esta seja aplicável. 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, facilmente acessíveis e do domínio público.

Artigo 5.º

Elaboração, adoção e revisão das ETI

1. A Comissão atribui um mandato à Agência para elaborar os projetos de ETI e das suas alterações e para dirigir as recomendações necessárias à Comissão.

1-A. A elaboração, adoção e revisão de cada ETI, incluindo os parâmetros fundamentais, deve atender aos custos e benefícios previsíveis de todas as soluções técnicas consideradas, conjuntamente com as respetivas interfaces, a fim de definir e aplicar as soluções mais viáveis. **[Alt. 47]**

2. Os projetos de ETI devem ser elaborados por fases:

a) 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 respetivas justificações técnicas e económicas.

b) A Agência elabora o projeto de ETI com base nesses parâmetros fundamentais. A Agência deve ter em conta, sempre que adequado, os progressos técnicos, os trabalhos de normalização já efetuados, os grupos de trabalho já criados e os trabalhos de investigação reconhecidos. Juntamente com cada projeto 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, ***e deve ter devidamente em conta os requisitos da Diretiva …/…/UE [Diretiva da Segurança Ferroviária]. Os Estados-Membros devem participar nessa avaliação, fornecendo, se for caso disso, os dados necessários***. **[Alt. 48]**

3. A fim de atender à evolução tecnológica ou das exigências sociais, a Agência elabora projetos de ETI e da respetiva alteração, ao abrigo do mandato a que se refere o n.º 1 e em conformidade com os artigos 4.º e 15.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência], observando os princípios da abertura, do consenso e da transparência definidos no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1025/2012.

4. ~~No decurso~~ ***O comité referido no artigo 48.º deve ser informado periodicamente*** dos trabalhos preparatórios das ETI . ***No decurso desses trabalhos,*** a Comissão pode formular, ***a pedido do comité,*** os mandatos ou as recomendações que considere úteis acerca da conceção das ETI e da avaliação dos custos e benefícios. A Comissão pode exigir, nomeadamente, ***a pedido de um Estado-Membro,*** que sejam analisadas soluções alternativas e que a respetiva avaliação dos custos e benefícios conste do relatório anexo ao projeto de ETI. **[Alt. 49]**

5. 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.

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

7. A Agência estabelece, e atualiza periodicamente, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência], a lista das associações e organizações de utilizadores a consultar. A lista lista ***inclui, obrigatoriamente, associações e órgãos representativos de todos os Estados-Membros, e*** pode ser reexaminada e atualizada a pedido de um Estado-Membro ou por iniciativa da Comissão. **[Alt. 50]**

8. Na elaboração, adoção e revisão das ETI deve ter-se em conta o parecer dos parceiros sociais ***representativos de todos os Estados-Membros*** sobre as condições mencionadas no artigo 4.º, n.º 4, alínea g), ***bem como qualquer outra ETI que afete, direta ou indiretamente, o pessoal envolvido***. Para o efeito, a Agência consulta os parceiros sociais antes de apresentar à Comissão as recomendações relativas às ETI e suas alterações. Os parceiros sociais são consultados no âmbito do Comité de Diálogo Setorial criado nos termos da Decisão 98/500/CE da Comissão ([1]). Os parceiros sociais devem dar parecer no prazo de três meses. **[Alt. 51]**

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.

10. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 46.º, respeitantes às ETI e suas alterações.

Se forem identificadas deficiências em ETI, conforme referido no artigo 6.º, e imperativos de urgência o exigirem, aplica-se aos atos delegados adotados ao abrigo deste artigo o procedimento previsto no artigo 47.º.

Artigo 6.º

Deficiências nas ETI

1. Se, após a adoção de uma ETI, se afigurar que ela apresenta deficiências, a ETI deverá ser alterada conforme disposto no artigo 5.º, n.º 3.

2. Na pendência da revisão da ETI, a Comissão pode pedir o parecer da Agência. A Comissão analisa o parecer e informa os Estados-Membros das suas conclusões.

3. Ao critério da Comissão, os pareceres da Agência referidos no n.º 2 constituem soluções de conformidade aceitáveis para dar cumprimento aos requisitos essenciais e podem ser utilizados para a avaliação de projetos.

3-A. Um membro da rede de organismos representativos pode agir como requerente para solicitar pareceres sobre as deficiências das ETI através da Comissão. Esta decisão é comunicada ao requerente. A Comissão deve fundamentar devidamente todas as recusas. **[Alt. 52]**

([1]) Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de maio de 1998, relativa à criação de comités de diálogo setorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

Artigo 7.º

Não aplicação de ETI

1. Os Estados-Membros podem não aplicar uma ou mais ETI ou partes de ETI:

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

b) Caso, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitam, do ponto de vista económico ou técnico, a aplicação parcial ou total da ou das ETI; neste caso, a não aplicação das ETI deve ser limitada no tempo;

c) A projetos de renovação, extensão ou adaptação de subsistemas ou partes de subsistemas existentes, se a aplicação da ou das ETI comprometer ***gravemente*** a viabilidade económica do projeto. **[Alt. 53]**

2. No caso referido no n.º 1, alínea a), os Estados-Membros em questão devem enviar à Comissão, no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor da ou das ETI, a lista dos projetos em curso no seu território que se encontrem em estado de desenvolvimento avançado.

3. Em todos os casos referidos no n.º 1, os Estados-Membros em questão devem apresentar à Comissão um pedido de não aplicação da ou das ETI, no qual devem igualmente especificar as disposições que tencionam aplicar em substituição da ou das ETI. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o conteúdo, elementos, formato e modalidades de transmissão do processo que deve acompanhar o pedido de não-aplicação de uma ou mais ETI ou partes de ETI. Estes atos são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3. A Comissão verifica o processo, analisa as disposições que o Estado-Membro tenciona aplicar em substituição da ou das ETI e decide diferir ou não o pedido, informando da sua decisão o Estado-Membro.

4. Enquanto se aguarda a decisão da Comissão, o Estado-Membro pode aplicar imediatamente as disposições alternativas referidas no n.º 3.

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

6. Os Estados-Membros são informados dos resultados das análises e do resultado do procedimento previsto no n.º 3.

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE

Artigo 8.º

Colocação de componentes de interoperabilidade no mercado

1. Os Estados-Membros aprovam 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 seu domínio de utilização ***de acordo com o domínio de utilização definido no artigo 2.º, ponto 27--A,*** e sejam convenientemente instalados e mantidos. **[Alt. 54]**

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

2. Os Estados-Membros não podem proibir, restringir ou dificultar no seu território, com base na presente diretiva, a colocação no mercado de componentes de interoperabilidade para utilização no sistema ferroviário que satisfaçam o disposto na presente diretiva. Não podem, nomeadamente, exigir verificações que tenham já sido efetuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização.

Os Estados-Membros não podem proibir, restringir ou dificultar a entrada em serviço de componentes de interoperabilidade que tenham sido reconhecidos para um domínio ao qual se destinam, se esse domínio estiver situado dentro do seu território. **[Alt. 55]**

A Comissão ~~estabelece, por meio de atos de execução, o~~ ***fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 46.º, no que diz respeito ao*** âmbito ***e*** ao conteúdo da declaração CE de conformidade e à aptidão para utilização~~bem como os dados que ela deverá conter. Estes atos são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3~~ ***dos componentes de interoperabilidade***. **[Alt. 56]**

2-A. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o formato e os dados da informação incluída na declaração CE de conformidade e de aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3. **[Alt. 57]**

Artigo 9.º

Conformidade ou aptidão para utilização

1. Os Estados-Membros e a Agência consideram interoperáveis e conformes com os requisitos essenciais os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização.

2. Os componentes de interoperabilidade são submetidos ao procedimento de avaliação da conformidade e de aptidão para utilização indicado na ETI aplicável, e são acompanhados do certificado correspondente.

3. Os Estados-Membros e a Agência consideram que um componente de interoperabilidade satisfaz os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para satisfazer essas condições.

4. As peças sobresselentes de subsistemas já em serviço quando da entrada em vigor da ETI correspondente podem ser instaladas nesses subsistemas sem que seja necessário submetê-las ao 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 doartigo 8.º, n.º 1.

Artigo 10.º

Procedimento de emissão da declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização

1. A fim de emitir a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, o fabricante ou o seu mandatário deve aplicar as disposições previstas nas ETI pertinentes.

2. Se a ETI correspondente o exigir, a avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade é efetuada pelo organismo de avaliação da conformidade notificado ao qual o fabricante ou o seu mandatário tenha apresentado o pedido.

3. Se os componentes de interoperabilidade estiverem abrangidos por outras diretivas da União relativas a outros aspetos, a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização deve indicar que os componentes de interoperabilidade satisfazem igualmente os requisitos dessas diretivas.

4. Se nem o fabricante nem o seu mandatário 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 âmbito da presente diretiva.

5. A fim de evitar a colocação no mercado de componentes de interoperabilidade não conformes com os requisitos essenciais, e sem prejuízo do disposto no artigo 11.º:

a) Se um Estado-Membro constatar que a declaração CE de conformidade foi indevidamente emitida, o fabricante ou o seu mandatário fica obrigado, se necessário, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a pôr termo à infração nas condições definidas pelo 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 11.º.

Artigo 11.º

Não conformidade dos componentes de interoperabilidade com os requisitos essenciais

1. Se verificar que é improvável que, utilizado para o fim a que se destina, um componente de interoperabilidade que dispõe da declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização e foi colocado no mercado, satisfaça os requisitos essenciais, o Estado-Membro deve tomar todas as medidas necessárias para restringir o seu campo de aplicação, proibir a sua utilização, retirá-lo do mercado ou recolhê-lo. O Estado-Membro informa imediatamente a Comissão e os restantes Estados-Membros das medidas tomadas e dos motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

a) Do incumprimento dos requisitos essenciais;

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

c) De deficiência das especificações europeias.

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. Se, após a~~ ***A Agência, mandatada pela Comissão, dá início sem demora ao processo de consulta com as partes interessadas, no prazo máximo de 20 dias. Na sequência dessa*** consulta, ~~verificar que~~ a ***Agência estabelece se a*** medida se ~~não~~ justifica***. A Agência*** ~~a Comissão~~ informa imediatamente desse facto ***a Comissão,*** o Estado-Membro que tomou a iniciativa ***nesse sentido*** e o fabricante ou o seu mandatário. **[Alt. 58]**

3. Se um componente de interoperabilidade que dispõe 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.~~ **[Alt. 59]**

CAPÍTULO IV

SUBSISTEMAS

Artigo 12.º

Livre circulação dos subsistemas

Sem prejuízo do disposto no capítulo V, os Estados-Membros não podem, nos respetivos territórios e por motivos relacionados com a presente diretiva, proibir, restringir ou dificultar a construção, entrada em serviço e exploração de subsistemas estruturais constitutivos do sistema ferroviário que satisfaçam os requisitos essenciais. Nomeadamente, não podem exigir verificações que já tenham sido efetuadas:

a) No âmbito do procedimento que deu origem à declaração CE de verificação;

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

Artigo 13.º

Conformidade com as ETI e as normas nacionais

1. Os Estados-Membros e a Agência consideram interoperáveis, e conformes com os requisitos essenciais, os subsistemas estruturais constitutivos do sistema ferroviário que disponham***, conforme apropriado,*** da declaração CE de verificação***, estabelecida com base nas ETI nos termos do artigo 15.º, ou da declaração de verificação estabelecida com base nas normas nacionais notificadas nos termos do artigo 15.º- A, ou de ambas***. **[Alt. 60]**

~~2. A verificação da interoperabilidade, de acordo com os requisitos essenciais, dos subsistemas estruturais constitutivos do sistema ferroviário deve ser feita com base nas ETI e nas normas nacionais notificadas em conformidade com o n.º 3 .~~ **[Alt. 61]**

2-A. A decisão de emitir uma autorização deve basear-se nas ETI e nas normas nacionais notificadas aplicáveis à data de apresentação do pedido. **[Alt. 62]**

3. Os Estados-Membros elaboram, para cada subsistema, a lista das normas nacionais utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais ***e/ou da solução de conformidade nacional aceitável***, nos seguintes casos: **[Alt. 63]**

a) Quando as ETI não contemplem integralmente determinados aspetos correspondentes a requisitos essenciais (pontos em aberto);

b) Quando tenha sido notificada, nos termos do artigo 7.º, a não-aplicação de uma ou mais ETI ou partes de ETI;

c) Quando casos específicos impliquem a aplicação de normas técnicas não incluídas na ETI aplicável;

d) Quando se utilizem normas nacionais para descrever subsistemas existentes.

d-A) Quando as redes e os veículos não sejam abrangidos pelas ETI; **[Alt. 64]**

d-B) Por motivos de segurança específicos de um ou vários Estados-Membros, desde que tenham sido fundamentados, e sem prejuízo das prerrogativas da Agência. **[Alt. 65]**

4. Os Estados-Membros designam os organismos responsáveis pela emissão, no caso dessas normas técnicas, da declaração CE de verificação referida no artigo 15.º.

Artigo 14.º

Normas nacionais

1. Os Estados-Membros transmitem à Comissão ***e à Agência*** a lista das normas nacionais ***em vigor,*** referida no artigo 13.º, n.º 3, ***nos seguintes casos***: **[Alt. 66]**

a) Sempre que a lista sofra alterações; ~~ou~~ **[Alt. 67]**

b) ~~Após a~~ ***Quando tiver sido apresentado*** um pedido de não aplicação da ETI nos termos do artigo 7.º; ~~ou~~ **[Alt. 68]**

c) Após a publicação da ETI em questão ou da sua revisão, com vista à supressão das normas nacionais que o encerramento de pontos em aberto na ETI tornou redundantes.

c-A) Caso a norma ou normas nacionais não tenham sido notificadas até à data de entrada em vigor da presente diretiva. *[Alt. 69]*

1-A. No prazo de um mês a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros notificam a Comissão de qualquer norma nacional existente que não tenha sido notificada até a essa data. de entrada em vigor da presente diretiva. **[Alt. 70]**

2. Os Estados-Membros notificam o texto integral das normas nacionais existentes ~~à Agência e à Comissão~~ pelos meios informáticos apropriados, nos termos do artigo 23.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência]. **[Alt. 71]**

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

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

a) Quando uma ETI não satisfaça inteiramente os requisitos essenciais;

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

4. Um Estado-Membro que pretenda estabelecer uma nova norma nacional deve ~~notificar~~ ***apresentar*** o projeto de norma à Agência e à Comissão ***para exame, pelo menos três meses antes da data de entrada em vigor prevista da nova norma proposta, indicando o motivo subjacente, nos termos do artigo 21.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência]***, pelos meios informáticos apropriados, nos termos do artigo 23.º desseregulamento. **[Alt. 72]**

4-A. Quando da notificação de uma norma nacional nova ou já existente, os Estados-Membros devem comprovar a necessidade dessa norma para efeitos de cumprimento de um requisito essencial não abrangido pela ETI aplicável. Os Estados-Membros não podem notificar uma norma nacional sem fundamentarem a sua necessidade.

A Agência dispõe de dois meses para examinar o projeto de norma e para dirigir uma recomendação à Comissão. A Comissão aprova ou rejeita o projeto de norma. Exclusivamente em caso de medidas preventivas de urgência, os Estados--Membros podem adotar e aplicar imediatamente uma nova norma, com validade de dois meses. Se uma tal norma disser respeito a vários Estados-Membros, a Comissão harmoniza a norma a nível da União, em cooperação com a Agência e com as autoridades nacionais de segurança. **[Alt. 73]**

5. Os Estados-Membros devem garantir que as normas nacionais, inclusive as relativas às interfaces dos veículos com a rede, são disponibilizadas gratuitamente, numa linguagem clara que possa ser compreendida pelos interessados.

6. Os Estados-Membros podem decidir não notificar as normas e restrições de natureza estritamente local. Devem, não obstante, mencioná-las no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 45.º.

7. Às normas nacionais notificadas por força do presente artigo não se aplica o procedimento de notificação previsto na Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

8. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, a classificação em grupos das normas nacionais notificadas, a fim de facilitar ***a aceitação mútua nos diferentes Estados-Membros e*** a verificação da compatibilidade dos equipamentos fixos e móveis. Estes atos são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3. ***A Agência classifica, em conformidade com esses atos de execução, as normas nacionais notificadas ~~por força~~ nos termos do presente artigo,~~artigo de acordo com o disposto nos atos de execução referidos no parágrafo anterior~~ e publica o registo correspondente. Esse registo deve indicar igualmente a solução de conformidade nacional aceitável.*** **[Alt. 74]**

A Agência classifica as normas nacionais notificadas por força do presente artigo de acordo com o disposto nos atos de execução referidos no primeiro parágrafo.

9. Os projetos de normas nacionais e as normas nacionais vigentes devem ser analisados pela Agência nos termos dos artigos 21.º e 22.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência].

Artigo 15.º

Procedimento de emissão da declaração CE de verificação

1. Para emitir a declaração CE de verificação, o requerente pede ao organismo de avaliação da conformidade notificado que tiver escolhido para o efeito a abrir o processo de verificação CE. O requerente pode ser a entidade adjudicante ou o fabricante, ou o respetivo mandatário na União.

2. A tarefa do organismo de avaliação da conformidade notificado responsável pela verificação CE de um subsistema inicia-se na fase de projeto e abrange todo o período de construção até à fase de receção, antes da entrada em serviço do subsistema. ~~tarefa pode abranger~~***Abrange*** também a verificação das interfaces do subsistema com o sistema em que se integra, com base nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos nos artigos 44.º e 45.º. **[Alt. 75]**

([1]) 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 (JO L 204 de 21.7.1998, p. 37).

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

4. Toda e qualquer ~~alteração do processo técnico referido no n.º 3 com incidência nas verificações efetuadas obriga à~~ ***adaptação implica a*** emissão de uma nova declaração CE de verificação. **[Alt. 76]**

5. O organismo de avaliação da conformidade notificado pode emitir declarações de verificação intermédias para cobrir determinadas fases do procedimento de verificação ou determinadas partes do subsistema. Nestes casos, aplicam-se os procedimentos de verificação estabelecidos nos termos do n.º 7, alínea a).

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

~~7. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução:~~

~~a) Os procedimentos de verificação dos subsistemas, incluindo os princípios gerais, o conteúdo, o processo e os documentos respeitantes ao procedimento CE de verificação e ao procedimento de verificação em caso de aplicação das normas nacionais;~~

~~b) O modelo da declaração CE de verificação, da declaração de verificação em caso de aplicação das normas nacionais e dos documentos do processo técnico que as deverão acompanhar.~~

~~Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.~~ **[Alt. 78]**

7-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 46.º, a fim de estabelecer os procedimentos de verificação dos subsistemas, incluindo os princípios gerais, o conteúdo, o processo e os documentos respeitantes ao procedimento CE de verificação e ao procedimento de verificação em caso de aplicação das normas nacionais. **[Alt. 79]**

7-B. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o modelo da declaração CE de verificação, da declaração de verificação em caso de aplicação das normas nacionais e dos documentos a incluir no processo técnico que as deverão acompanhar.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3. **[Alt. 80]**

Artigo 15.º-A

Procedimento de emissão da declaração de verificação em caso de aplicação das normas nacionais

Os procedimentos de emissão da declaração CE de verificação referidos no artigo 15.º são igualmente aplicáveis, quando necessário, para efeitos de emissão da declaração de verificação das normas nacionais.

Os Estados-Membros designam os organismos responsáveis pela execução do procedimento de verificação das normas nacionais nos termos do Capítulo VI. **[Alt. 77]**

Artigo 16.º

Não conformidade dos subsistemas com os requisitos essenciais

1. Se verificar que um subsistema estrutural, detentor da declaração CE de verificação, acompanhada do processo técnico, não cumpre integralmente o disposto na presente diretiva, 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 não conformidade integral resulta:

a) Da não conformidade dos requisitos essenciais ou de uma ETI, ou da aplicação incorreta 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) De deficiência de uma ETI. Neste caso, é aplicável o procedimento de alteração das ETI previsto no artigo 6.º.

Artigo 17.º

Presunção de conformidade

Presume-se que os componentes de interoperabilidade e os subsistemas que observam as normas ou partes de normas harmonizadas cujas referências estão publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* satisfazem os requisitos essenciais estabelecidos no anexo III que essas normas, ou partes, contemplam.

CAPÍTULO V

COLOCAÇÃO NO MERCADO E ENTRADA EM SERVIÇO

Artigo 18.º

Entrada em serviço de instalações fixas

1. Os subsistemas «controlo-comando e sinalização de via», «energia» e «infraestrutura» só podem entrar em serviço se a sua conceção, construção e instalação possibilitarem o cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo III e se lhes tiver sido emitida a autorização a que se refere o n.º 2.

2. Compete à autoridade nacional de segurança de cada Estado-Membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de energia e infraestrutura ***e do controlo-comando e sinalização de via que não seja o ERTMS*** localizados ou utilizados no território do Estado-Membro. ***As autoridades nacionais de segurança devem ter em conta a opinião da Agência quando estiverem envolvidos corredores RTE-T ou ligações transfronteiriças.***

A Agência autoriza infraestruturas transfronteiriças com um único gestor de infraestrutura. **[Alt. 81]**

~~A decisão de autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de controlo-comando e sinalização de via localizados ou utilizados em qualquer ponto do território da União compete à Agência.~~***A Agência autoriza o ERTMS em estreita cooperação com as autoridades nacionais de segurança. Antes de a Agência autorizar o ERTMS, compete às autoridades nacionais de segurança verificar a compatibilidade operacional com as redes nacionais. A Agência assegura a aplicação uniforme do ERTMS na União.*** **[Alt. 82]**

No caso do ERTMS, a Agência consulta a autoridade nacional de segurança em causa no prazo de um mês a partir da data de receção do pedido completo, a fim de assegurar um desenvolvimento coerente do ERTMS na União. No prazo de dois meses, a autoridade nacional de segurança deve enviar à Agência um parecer relativo à compatibilidade técnica e operacional do subsistema com os veículos que se destinam a ser operados na rede. A Agência deve, tanto quanto possível, ter em conta este parecer antes de emitir a autorização e, em caso de desacordo, informar a autoridade nacional de segurança das razões que o justificam. O presente artigo não prejudica as obrigações da Agência enquanto autoridade responsável pelo sistema, nos termos do capítulo 6 do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência].

Se a Agência discordar de uma avaliação negativa efetuada pela autoridade nacional de segurança, deve informar disso a autoridade em questão, justificando o desacordo. A Agência e a autoridade nacional de segurança cooperam com vista a alcançar uma solução mutuamente aceitável. Se necessário, conforme decisão da Agência e da autoridade nacional de segurança, este processo deve envolver também o requerente. Se não for possível alcançar uma avaliação mutuamente aceitável no prazo de um mês após a Agência ter informado a autoridade nacional de segurança do seu desacordo, a Agência adota a sua decisão final, a não ser que a autoridade nacional de segurança tenha enviado o processo para arbitragem pela instância de recurso estabelecida nos termos do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência]. A instância de recurso decide confirmar, ou não, o projeto de decisão da Agência no prazo de um mês a contar do pedido da autoridade nacional de segurança.

A Agência deve justificar devidamente todas as decisões de recusa de um pedido de autorização de entrada em serviço de instalações fixas. O requerente pode apresentar à Agência, no prazo de um mês a contar da decisão negativa, um pedido de revisão da sua decisão. Esse pedido deve ser acompanhado de uma fundamentação. A Agência dispõe de dois meses, a partir da data de receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão. No caso de a decisão negativa da Agência ser confirmada, o requerente pode apresentar um recurso perante a instância de recurso designada nos termos do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência]. **[Alt. 83]**

A Agência e as autoridades nacionais de segurança devem emitir orientações pormenorizadas sobre o modo de se obter a autorização referida nos primeiro e segundo parágrafos. Deve ser disponibilizado gratuitamente aos requerentes um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a enumeração dos documentos que têm de ser apresentados. A Agência e as autoridades nacionais de segurança devem colaborar na difusão destas informações.

3. Para efeitos da autorização de entrada em serviço dos subsistemas referidos no n.º 1, a autoridade nacional de segurança ou a Agência, consoante a que for competente segundo o n.º 2, deve obter prova:

a) Da emissão da declaração CE de verificação;

b) Da compatibilidade técnica do subsistema com o sistema em que vai ser integrado, estabelecida com base nas ETI, nas normas nacionais e nos registos pertinentes;

c) Da integração segura do subsistema, estabelecida com base nas ETI, nas normas nacionais e nos registos pertinentes e nos métodos comuns de segurança a que se refere o artigo 6.º da Diretiva …/…/UE [Diretiva da Segurança Ferroviária].

c-A) Da declaração de verificação em caso de aplicação das normas nacionais. *[Alt. 84]*

No prazo de um mês a contar da data de receção do pedido do requerente, a Agência ou a autoridade nacional de segurança, consoante a entidade que for competente, deve informar o requerente de que o processo está completo ou pedir a informação complementar necessária, estabelecendo um prazo razoável para a prestação dessa informação. **[Alt. 85]**

4. Em caso de renovação ou adaptação de subsistemas existentes, o requerente deve enviar ***um processo com a descrição do projeto*** à autoridade nacional de segurança (se se tratar do subsistema «energia» ou «infraestrutura» ***ou do subsistema «controlo-comando e sinalização de via» que não seja ERTMS***) ou à Agência (se se tratar do ~~subsistema «controlo-comando e sinalização de via»), um processo com a descrição do projeto~~ ***ERTMS ou de infraestruturas transfronteiriças com um único gestor de infraestrutura)***. A autoridade nacional de segurança, ou a Agência, analisa o processo e decide, com base nos critérios definidos no n.º 5, da necessidade ou não de nova autorização de entrada em serviço. A autoridade nacional de segurança, ou a Agência, deve tomar a sua decisão num prazo razoável e predefinido, não superior a ~~quatro~~ ***três*** meses a contar da receção das informações necessárias. **[Alt. 86]**

5. Em caso de renovação ou adaptação de subsistemas existentes, é necessária uma nova declaração CE de verificação, conforme disposto no artigo 15.º, n.º 4. Além disso, deve ser emitida uma nova autorização de entrada em serviço se:

a) O nível de segurança global do subsistema puder ser afetado negativamente pelas obras planeadas; ou

b) O exigirem as ETI aplicáveis; ou

c) Os planos nacionais de execução estabelecidos pelos Estados-Membros o exigirem.

Artigo 19.º

Colocação de subsistemas móveis no mercado

1. Os subsistemas ~~«material circulante» e «controlo-comando e sinalização de bordo»~~ ***móveis*** só podem ser colocados no mercado pelo requerente se a sua conceção, construção e instalação possibilitarem o cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo III. **[Alt. 87]**

2. O requerente deve certificar-se, nomeadamente, de que a declaração CE de verificação foi emitida.

3. Em caso de renovação ou adaptação de subsistemas existentes, é necessária uma nova declaração CE de verificação, tal como estabelecido no artigo 15.º, n.º 4.

Artigo 20.º

Autorização de colocação dos veículos no mercado

1. Os veículos só podes ser colocados no mercado depois de lhes ser sido emitida ~~pela Agência~~ ***uma autorização nos termos do*** ~~n.º 5, a autorização de colocação no mercado~~ ***presente artigo***. **[Alt. 88]**

A autorização deve mencionar:

a) O domínio de utilização;

b) Os valores dos parâmetros constantes das ETI e, se aplicável, das normas nacionais, que sejam pertinentes para a verificação da compatibilidade técnica entre o veículo e o domínio de utilização;

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

d) As condições de utilização do veículo e outras restrições. *[Alt. 89]*

2. ~~A decisão de autorizar a colocação de veículos no mercado compete à Agência. A autorização deve certificar os valores dos parâmetros relevantes para a verificação da compatibilidade técnica do veículo com as instalações fixas, conforme disposto nas ETI. A autorização deve igualmente conter elementos que comprovem a conformidade do veículo com as ETI aplicáveis e com as normas nacionais relacionadas com esses parâmetros.~~***A autorização deve ser emitida com base no processo respeitante ao veículo, ou tipo de veículo, compilado pelo requerente, e deve conter prova documental do seguinte:***

— ***em relação aos subsistemas móveis que compõem o veículo:***

a) A declaração de verificação apropriada, em conformidade com o artigo 19.º;

b) A compatibilidade técnica no veículo;

c) A integração segura no veículo;

— ***em relação ao veículo:***

A compatibilidade técnica do veículo com as redes no domínio de utilização. **[Alt. 90]**

A compatibilidade técnica é estabelecida com base nas ETI pertinentes e, se for caso disso, nas normas e nos registos nacionais. Sempre que sejam necessários ensaios para obter prova documental da compatibilidade técnica, as autoridades nacionais de segurança envolvidas podem emitir autorizações temporárias que permitam ao requerente utilizar o veículo para verificações práticas na rede. O gestor da infraestrutura, 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 receção do pedido do requerente. A autoridade nacional de segurança deve, se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.

A integração segura dos subsistemas no veículo é estabelecida com base nas ETI pertinentes, nos métodos comuns de segurança previstos no artigo 6.º da Diretiva …/…/UE [Diretiva da Segurança Ferroviária] e, se for caso disso, nas normas nacionais. **[Alt. 91]**

3. ~~A autorização de colocação do veículo no mercado pode estipular condições de utilização e outras restrições.~~ ***A Agência deve emitir a autorização depois de avaliar os elementos do processo referidos no n.º 2 num prazo razoável previamente definido, não superior a quatro meses a contar da receção das informações necessárias do requerente. No prazo de um mês, a Agência deve indicar ao requerente se o processo está completo ou não. As decisões negativas em relação a um pedido devem ser devidamente fundamentadas.***

As autorizações são reconhecidas em todos os Estados-Membros.

A Agência assume plena responsabilidade pelas autorizações que emite. **[Alt. 92]**

3-A. Durante o período de transição referido no artigo 50.º-A, o requerente pode optar por apresentar o seu pedido de autorização à Agência ou à autoridade nacional de segurança competente. **[Alt. 94]**

~~4. A autorização de colocação do veículo no mercado deve ser emitida com base no processo respeitante ao veículo, ou tipo de veículo, compilado pelo requerente e que deve conter prova documental:~~

~~a) Da colocação no mercado, em conformidade com o artigo 19.º, dos subsistemas móveis de que o veículo é composto;~~

~~b) Da compatibilidade técnica dos subsistemas referidos na alínea a) com o próprio veículo, estabelecida com base nas ETI, nas normas nacionais e nos registos pertinentes;~~

~~c) Da integração segura dos subsistemas referidos na alínea a) no veículo, estabelecida com base nas ETI, nas normas nacionais e nos registos pertinentes e nos métodos comuns de segurança a que se refere o artigo 6.º da Diretiva …/… [Diretiva da Segurança Ferroviária].~~ **[Alt. 93]**

5. ~~A Agência deve tomar as decisões referidas no n.º 2 num prazo razoável e predefinido, não superior a quatro meses a contar da receção das informações necessárias. As autorizações são válidas em todos os Estados-Membros.~~ ***As decisões de recusa de autorização devem ser devidamente fundamentadas. No prazo de um mês a contar da data de receção da decisão negativa, o requerente pode apresentar à Agência ou à autoridade nacional de segurança, conforme o caso, um pedido de revisão da decisão. A Agência ou a autoridade nacional de segurança dispõe de dois meses, a contar da receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão.*** **[Alt. 95]**

No caso de a decisão negativa da Agência ser confirmada, o requerente pode apresentar um recurso perante a instância de recurso designada nos termos do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência]. **[Alt. 96]**

No caso de a decisão negativa de uma autoridade nacional de segurança ser confirmada, o requerente pode apresentar um recurso perante a instância de recurso designada pelo Estado-Membro competente nos termos do artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva …/… [Diretiva da Segurança Ferroviária]. Os Estados-Membros podem designar o organismo de controlo criado nos termos do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho [1] ***para os fins deste procedimento de recurso.*** **[Alt. 97]**

A Agência deve emitir orientações pormenorizadas sobre o modo de se obter a autorização de colocação do veículo no mercado. Deve ser disponibilizado gratuitamente aos requerentes um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a enumeração dos documentos que têm de ser apresentados. As autoridades nacionais de segurança devem colaborar com a Agência na difusão destas informações.

6. A Agência pode ~~emitir uma autorização de colocação no mercado para uma série de veículos. Estas autorizações são válidas em todos os Estados-Membros~~ ***alterar ou revogar a autorização de um veículo se este deixar de satisfazer as condições necessárias à emissão da autorização, justificando a sua decisão nesse sentido. A Agência deve atualizar imediatamente o registo europeu do veículo definido no artigo 43.º-A***.

Caso uma autoridade nacional de segurança verifique que um veículo autorizado não cumpre os requisitos essenciais, deve informar imediatamente do facto a Agência e as outras autoridades nacionais de segurança interessadas. A Agência deve decidir sobre as medidas necessárias no prazo de um mês. Em caso de medidas preventivas urgentes, a Agência pode limitar ou suspender imediatamente a autorização antes de tomar a sua decisão. **[Alt. 98]**

7. ~~O requerente pode interpor recurso perante a instância de recurso designada em conformidade com o artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º …/… [relativo à Agência Ferroviária Europeia] contra a decisão da Agência ou a não tomada de decisão pela Agência no prazo a que se refere o n.º 5.~~***A Comissão é mandatada para adotar, o mais tardar seis meses após a aprovação da presente diretiva, atos delegados nos termos do artigo 46.º, que estabeleçam regras pormenorizadas para o procedimento de autorização, incluindo:***

a) Orientações pormenorizadas, descrevendo e explicando os requisitos para a autorização do veículo e os documentos necessários;

b) Regime processual do procedimento de autorização, incluindo o teor e o horizonte temporal de cada fase do procedimento;

c) Critérios para a avaliação dos processos dos requerentes. *[Alt. 99]*

8. Em caso de renovação ou adaptação de veículos existentes detentores de autorização de colocação no mercado:

a) É necessária uma nova declaração CE de verificação, conforme disposto no artigo 15.º, n.º 4, e

---

[1] Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

b) Deve ser emitida uma nova autorização ~~de colocação do veículo no mercado~~ se tiver havido ***uma*** alteração ***importante*** dos valores dos parâmetros inscritos na autorização já emitida. **[Alt. 100]**

~~9. A autorização de colocação do veículo no mercado poderá conter, se o requerente o solicitar, a indicação das redes ou linhas, ou dos grupos de redes ou linhas, em que a empresa ferroviária pode colocar em serviço o veículo sem verificações, controlos ou ensaios suplementares destinados a comprovar a compatibilidade do veículo com as redes ou linhas indicadas. Para o efeito, o requerente deve apensar ao requerimento prova da compatibilidade técnica do veículo com as referidas redes ou linhas.~~

~~A referida indicação poderá igualmente ser aditada, a pedido do primeiro ou de outro requerente, à autorização já emitida.~~ **[Alt. 101]**

9-A. A autorização para veículos que funcionam ou se destinam a funcionar em infraestruturas ferroviárias de redes ferroviárias isoladas pode igualmente ser emitida pelas autoridades nacionais de segurança dos Estados-Membros em que a rede em causa se encontra. Nestes casos, o requerente pode escolher entre apresentar o pedido à Agência ou às autoridades nacionais de segurança desses Estados-Membros.

No período de transição previsto no artigo 50.º-A, as autoridades nacionais de segurança dos Estados-Membros em que se encontre uma rede ferroviária isolada devem estabelecer procedimentos de autorização comuns e assegurar o reconhecimento mútuo das autorizações por elas emitidas. No caso de decisões contraditórias por parte das autoridades nacionais de segurança e na ausência de uma decisão mutuamente aceitável, a Agência deve tomar uma decisão nos termos do artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º …/… [regulamento relativo à Agência].

Se, no termo do período de transição referido no artigo 50.º-A, essas autoridades nacionais de segurança não tiverem estabelecido disposições para procedimentos de autorização comuns e reconhecimento mútuo das autorizações, as autorizações referidas no presente artigo devem ser emitidas apenas pela Agência.

Se as disposições para procedimentos de autorização comuns e reconhecimento mútuo das autorizações estiverem estabelecidas, as autoridades nacionais de segurança dos Estados-Membros que tenham redes ferroviárias isoladas podem continuar a emitir autorizações e o requerente pode optar por pedir a autorização à Agência ou às autoridades nacionais de segurança pertinentes após o termo do período de transição referido no artigo 50.º-A.

Dez anos após a entrada em vigor da presente diretiva, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os progressos alcançado no âmbito da interoperabilidade na rede ferroviária isolada, devendo ainda, se necessário, apresentar uma proposta legislativa adequada. **[Alt. 102]**

Artigo 20.º-A

Registo de veículos autorizados

Antes de um veículo ser utilizado pela primeira vez, após a concessão da autorização nos termos do artigo 20.º, o veículo deve ser registado a pedido do detentor.

No caso de a autorização ter sido concedida pela Agência, o veículo deve ser registado no registo europeu, nos termos do artigo 43.º-A.

No caso de o domínio de utilização do veículo estar limitado ao território de um Estado-Membro e a autorização ter sido concedida por uma autoridade nacional de segurança, o veículo deve ser registado no registo nacional de material circulante desse Estado-Membro, nos termos do artigo 43.º. **[Alt. 103]**

Artigo 21.º

~~Entrada em serviço~~ ***Utilização*** dos veículos **[Alt. 104]**

1. ~~A empresa ferroviária só pode pôr em serviço um veículo depois de verificar, em concertação com o gestor da infraestrutura, a compatibilidade técnica do veículo com o itinerário e a sua integração segura no sistema em que vai ser utilizado, estabelecidas com base nas ETI, nas normas nacionais e nos registos pertinentes e nos métodos comuns de segurança a que se refere o artigo 6.º da Diretiva …/… [Diretiva da Segurança Ferroviária].~~ ***Antes de uma empresa ferroviária utilizar um veículo no domínio de utilização especificado na sua autorização, deve assegurar, através do seu sistema de gestão da segurança:*** **[Alt. 105]**

a) ***Que*** ~~Para o efeito,~~ o veículo ***foi autorizado*** ~~deve primeiro obter a autorização de colocação no mercado a que se refere~~ ***nos termos do*** artigo 20.º ***e se encontra devidamente registado;*** **[Alt. 106]**

a-A) ***A compatibilidade técnica entre o veículo e o itinerário, com base no registo da infraestrutura, nas ETI aplicáveis ou em qualquer informação pertinente a ser transmitida pelo gestor da infraestrutura a título gratuito e num prazo razoável, no caso de aquele registo não existir ou estar incompleto; e*** *[Alt. 107]*

a-B) ***A integração do veículo na composição do comboio em que se destina a funcionar, com base em sistemas de gestão de segurança, nos termos do artigo 9.º da Diretiva da Segurança Ferroviária e na ETI relativa à exploração e à gestão.*** *[Alt. 108]*

1-A. ***Para auxiliar as empresas ferroviárias a verificar a compatibilidade técnica e a integração segura do veículo com o(s) itinerário(s), o gestor da infraestrutura deve, a pedido, fornecer às empresas ferroviárias informações adicionais relacionadas com as características do(s) itinerário(s).*** **[Alt. 109]**

2. A empresa ferroviária deve comunicar à Agência, ao gestor da infraestrutura e à autoridade nacional de segurança interessada as suas decisões respeitantes ~~à entrada em serviço~~ ***ao funcionamento*** dos veículos. As decisões devem ser registadas ~~nos registos nacionais~~ ***no registo nacional*** de material circulante a que se refere o artigo 43.º ***e no registo europeu a que se refere o artigo 43.º-A***. **[Alt. 110]**

~~3. Em caso de renovação ou adaptação de veículos existentes, é necessária uma nova declaração CE de verificação, conforme disposto no artigo 15.º, n.º 4. Além dela, deve ser tomada pela empresa ferroviária uma nova decisão de entrada em serviço dos veículos se:~~

~~a) O nível de segurança global do subsistema puder ser afetado negativamente pelas obras planeadas; ou~~

~~b) O exigirem as ETI aplicáveis.~~ **[Alt. 111]**

Artigo 22.º

Autorização de ~~colocação de tipos de veículos no mercado~~ ***tipo de veículo*** **[Alt. 112]**

1. As autorizações de ~~colocação de tipos de veículos no mercado~~ ***tipo de veículo*** são emitidas pela Agência ***ou pelas autoridades nacionais de segurança durante o período de transição referido no artigo 50.º-A***. **[Alt. 113]**

A Agência ~~deve~~ ***e as autoridades nacionais de segurança devem*** emitir orientações pormenorizadas sobre o modo de se obter a autorização ~~de veículos no mercado~~ de ***tipo de veículo***. Deve ser disponibilizado gratuitamente aos requerentes um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e explicação dos requisitos a satisfazer para a autorização e a enumeração dos documentos que devem ser apresentados. As autoridades nacionais de segurança devem colaborar com a Agência na difusão destas informações. **[Alt. 114]**

2. No entanto, se ~~de colocação de um veículo no mercado~~, a Agência ***ou as autoridades nacionais de segurança*** ~~emitir~~ ***emitirem*** uma autorização para um veículo, ~~deve~~ ***devem*** emitir simultaneamente uma autorização de ~~colocação do correspondente tipo de veículo no mercado~~ ***tipo de veículo***. **[Alt. 115]**

3. Um veículo conforme com um tipo de veículo para o qual já tenha sido emitida uma autorização ~~de colocação no mercado~~deve receber, sem ser objeto de novas verificações, a respetiva autorização~~de colocação de mercado~~ com base na declaração de conformidade com esse tipo apresentada pelo requerente. **[Alt. 116]**

4. Em caso de alteração de disposições pertinentes das ETI ou das normas nacionais em que se baseou a emissão ~~da~~ ***de uma*** autorização ~~de colocação~~ de tipo de veículo, é a ETI ou a norma nacional que determina a validade ou a necessidade de renovação da autorização de tipo já emitida. Caso essa autorização tenha de ser renovada, as verificações a efetuar pela Agência apenas podem dizer respeito às disposições alteradas. A renovação autorização ~~de colocação~~ de tipo de veículo não afeta as autorizações ~~olocação de veículos no mercado~~ já emitidas com base na autorização anterior ~~de colocação~~ de tipo de veículo ~~no mercado~~. **[Alt. 117]**

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

5. A declaração de conformidade com o tipo é emitida nos termos da Decisão 2010/713/UE .

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

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

b) Os procedimentos de avaliação da conformidade definidos nos módulos B+D e B+F da Decisão 768/2008/CE, no caso dos veículos não conformes com as ETI. Se necessário, a Comissão estabelece, por meio de atos de execução, módulos *ad hoc* de avaliação da conformidade. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

7. As autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado devem ser registadas no registo europeu de autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado a que se refere o artigo 44.º.

Artigo 22.º-A

Cooperação entre a Agência e as autoridades nacionais de segurança

Para efeitos dos artigos 18.º, 20.º e 22.º, a Agência pode celebrar acordos de cooperação com as autoridades nacionais de segurança, nos termos do artigo 69.º do Regulamento (UE) n.º …/… [Regulamento relativo à Agência].

Estes acordos podem ser específicos ou acordos-quadro, e podem envolver uma ou mais autoridades nacionais de segurança. Os acordos devem incluir uma descrição pormenorizada das tarefas e das condições para os produtos e especificar os limites temporais aplicáveis à sua entrega, bem como os pormenores da imputação das taxas pagas pelo requerente.

Podem incluir também regimes particulares de cooperação, no caso de redes que requeiram conhecimentos específicos graças a fatores geográficos ou históricos, uma implantação avançada do ERTMS ou uma bitola diferente, tendo em vista reduzir os encargos administrativos e os custos suportados pelo requerente. Estes acordos devem estar em vigor antes de a Agência poder receber pedidos nos termos da presente diretiva e, em qualquer caso, até seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 46.º, no que se refere a estes acordos de cooperação. Esses atos delegados devem ser adotados o mais tardar seis meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva.

Cinco anos após a conclusão do primeiro acordo de cooperação, e seguidamente de três em três anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação dos acordos de cooperação celebrados pela Agência. **[Alt. 118]**

CAPÍTULO VI

NOTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE

Artigo 23.º

Notificação

Os Estados-Membros notificam a Comissão e os restantes Estados-Membros dos organismos autorizados a efetuar as atividades de avaliação da conformidade para terceiros, nos termos da presente diretiva.

Artigo 24.º

Autoridades notificadoras

1. Os Estados-Membros devem designar a autoridade notificadora responsável pela determinação e execução dos procedimentos necessários para a avaliação e a notificação dos organismos de avaliação da conformidade, bem como pela supervisão dos organismos notificados, designadamente no que respeita ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º.

2. Os Estados-Membros podem decidir que a avaliação e a supervisão referidas no n.º 1 sejam efetuadas por um organismo nacional de acreditação na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e conforme dispõe este regulamento.

3. Se a autoridade notificadora delegar ou, a outro título, confiar as tarefas de avaliação, notificação ou supervisão referidas no n.º 1 a um organismo que não seja público, este organismo deve ser uma pessoa coletiva e satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 25.º. O organismo deve tomar disposições para garantir a cobertura da responsabilidade civil decorrente das atividades que exerce.

4. A autoridade notificadora assume a plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelo organismo a que se refere o n.º 3.

Artigo 25.º

Requisitos relativos às autoridades notificadoras

1. As autoridades notificadoras devem ser constituídas de modo a que não haja conflitos de interesse com os organismos de avaliação da conformidade.

2. As autoridades notificadoras devem estar organizadas e funcionar de modo a garantir a objetividade e a imparcialidade das suas atividades.

3. As autoridades notificadoras devem estar organizadas de modo que cada decisão relativa à notificação de organismos de avaliação da conformidade seja tomada por pessoas competentes, que não sejam as que efetuaram a avaliação.

4. As autoridades notificadoras não devem propor nem exercer nenhuma atividade da esfera de competências dos organismos de avaliação da conformidade, nem prestar serviços de consultoria com caráter comercial ou em regime de concorrência.

5. As autoridades notificadoras devem garantir a confidencialidade das informações que obtêm.

6. As autoridades notificadoras devem dispor de recursos humanos com competência técnica em número suficiente para o correto exercício das suas funções.

Artigo 26.º

Dever de informação das autoridades notificadoras

Os Estados-Membros devem informar a Comissão dos respetivos procedimentos de avaliação e notificação dos organismos de avaliação da conformidade e de supervisão dos organismos notificados, e de qualquer alteração nessa matéria.

A Comissão publica essas informações.

Artigo 27.º

Requisitos aplicáveis aos organismos de avaliação da conformidade

1. Para efeitos de notificação, os organismos de avaliação da conformidade devem satisfazer os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 7 e nos artigos 28.º e 29.º. Esses requisitos são igualmente aplicáveis aos organismos designados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 13.º, n.º 4.

2. Os organismos de avaliação da conformidade devem ser constituídos nos termos do direito nacional e dotados de personalidade jurídica.

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

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

a) O pessoal necessário, com conhecimentos técnicos e experiência suficiente e adequada para executar as tarefas de avaliação da conformidade;

b) A descrição dos procedimentos considerados de avaliação da conformidade, em moldes que assegurem a transparência e a capacidade de reprodução destes procedimentos. O organismo deve aplicar uma política e procedimentos apropriados para distinguir as funções desempenhadas na qualidade de organismo notificado de qualquer outra atividade;

c) Procedimentos adequados ao exercício das suas atividades, que atendam à dimensão, ao setor e à estrutura das empresas, ao grau de complexidade da tecnologia do produto em questão e à natureza de massa ou série do processo de produção.

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

4. Os organismos de avaliação da conformidade devem subscrever um seguro de responsabilidade civil, salvo se essa responsabilidade for coberta pelo Estado com base no direito nacional ou se o próprio Estado-Membro for diretamente responsável pelas avaliações da conformidade.

5. O pessoal dos organismos de avaliação da conformidade está obrigado ao sigilo profissional, exceto perante as autoridades competentes do Estado-Membro em que o organismo exerce as suas atividades, no que se refere a todas as informações que obtiver no desempenho das suas tarefas no âmbito da ETI em questão ou de qualquer disposição de direito nacional que lhe dê aplicação. Os direitos de propriedade devem ser protegidos.

6. Os organismos de avaliação da conformidade devem participar nas atividades de normalização relevantes e nas atividades do grupo de coordenação dos organismos notificados, criado ao abrigo da legislação aplicável da União, ou assegurar que o pessoal avaliador é informado dessas actividades, e devem aplicar, como orientações gerais, as decisões e os documentos administrativos que resultem do trabalho desse grupo.

7. Os organismos de avaliação da conformidade devem participar nas atividades do grupo de trabalho *ad hoc* do ERTMS, criado pelo artigo 25.º do Regulamento (UE) n.º …/… [Regulamento relativo à Agência], ou assegurar que o pessoal avaliador é informado dessas actividades, e devem aplicar as diretrizes resultantes do trabalho desse grupo. Os organismos de avaliação da conformidade que julguem inoportuno ou impossível aplicar essas diretrizes devem apresentar as suas observações ao grupo de trabalho *ad hoc* do ERTMS, com vista a um debate que possibilite o contínuo aperfeiçoamento das diretrizes.

Artigo 28.º

Imparcialidade dos organismos de avaliação da conformidade

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

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

2. Deve ser garantida a imparcialidade dos organismos de avaliação da conformidade, dos seus quadros superiores e do pessoal avaliador.

3. Nenhum organismo de avaliação da conformidade, nenhum dos seus quadros superiores e nenhum elemento do pessoal encarregado das tarefas de avaliação e verificação pode ser o projetista, o fabricante, o fornecedor, o instalador, o comprador, o proprietário, o utilizador ou o responsável pela manutenção dos produtos a avaliar, nem o mandatário de qualquer uma dessas pessoas. Esta exigência não obsta à utilização de produtos avaliados que sejam necessários às atividades do organismo de avaliação da conformidade nem à utilização dos produtos para fins pessoais.

4. Os organismos de avaliação da conformidade, os seus quadros superiores e o pessoal encarregado das tarefas de avaliação e verificação não podem intervir diretamente no projeto, fabrico ou construção, comercialização, instalação, utilização ou manutenção desses produtos, nem ser mandatários das pessoas envolvidas nessas atividades. Não podem exercer qualquer atividade que possa ser incompatível com a independência da sua apreciação ou com a sua integridade no exercício das atividades de avaliação da conformidade para as quais foram notificados. Esta disposição é aplicável, nomeadamente, aos serviços de consultoria.

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

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

Artigo 29.º

Pessoal dos organismos de avaliação da conformidade

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

a) Sólida formação técnica e profissional, abrangendo todas as atividades de avaliação da conformidade para as quais o organismo de avaliação da conformidade foi notificado***, bem como formação nas questões da acessibilidade***; **[Alt. 119]**

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

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

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

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

Artigo 30.º

Presunção da conformidade dos organismos de avaliação da conformidade

Presume-se que os organismos de avaliação da conformidade que provem satisfazer os critérios estabelecidos nas normas ou partes de normas harmonizadas aplicáveis, cujas referências tenham sido publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, cumprem os requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º, na medida em que aquelas normas harmonizadas os contemplem.

Artigo 31.º

Filiais e subcontratadas dos organismos de avaliação da conformidade

1. Os organismos de avaliação da conformidade notificados que subcontratem tarefas específicas relacionadas com a avaliação da conformidade ou recorram a filiais devem assegurar que a subcontratada ou a filial cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º e informar a autoridade notificadora.

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

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

4. Os organismos notificados devem manter à disposição da autoridade notificadora os documentos relevantes respeitantes à avaliação das qualificações da subcontratada ou da filial e ao trabalho por estas efetuado no âmbito da ETI em questão.

Artigo 32.º

Unidades internas acreditadas

1. A empresa requerente pode recorrer aos serviços de uma unidade interna acreditada para as atividades de avaliação da conformidade, para efeitos da execução dos procedimentos estabelecidos nos módulos A1, A2, C1 ou C2 definidos no anexo II da Decisão 768/2008/CE e nos módulos CA1 e CA2 definidos no anexo I da Decisão 2010/713/CE. Essa unidade deve ser autónoma e distinta das outras unidades da empresa e não pode participar no projeto, produção, fornecimento, instalação, utilização ou manutenção dos produtos que avalie.

2. Aplicam-se às unidades internas acreditadas os seguintes requisitos:

a) A unidade deve estar acreditada nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008;

b) A unidade e o respetivo pessoal devem ter uma estrutura identificável e aplicar métodos de prestação de contas a nível da empresa de que são parte que assegurem a sua imparcialidade e a demonstrem aos organismos nacionais de acreditação competentes;

c) A unidade e o respetivo pessoal não devem ser responsáveis pelo projeto, produção, fornecimento, instalação, utilização ou manutenção dos produtos que avaliam, nem exercer qualquer atividade que possa ser incompatível com a independência da sua apreciação ou com a sua integridade no exercício das atividades de avaliação;

d) A unidade deve prestar os seus serviços exclusivamente à empresa de que é parte.

3. A unidade interna acreditada não tem de ser notificada aos Estados-Membros nem à Comissão, mas as informações sobre a sua acreditação devem ser facultadas pela empresa de que é parte, ou pelo organismo nacional de acreditação, à autoridade notificadora, se esta as solicitar.

Artigo 33.º

Pedido de notificação

1. Os organismos de avaliação da conformidade devem requerer a notificação à autoridade notificadora do Estado-Membro em que estão estabelecidos.

2. O pedido deve ser acompanhado da descrição das atividades de avaliação da conformidade, do módulo ou módulos de avaliação da conformidade e do produto ou produtos em relação aos quais o organismo se considera competente, bem como do certificado de acreditação, se existir, emitido por um organismo nacional de acreditação, atestando que o organismo de avaliação da conformidade cumpre os requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º.

3. Se não puder apresentar o certificado de acreditação, o organismo de avaliação da conformidade deve apresentar à autoridade notificadora todas as provas documentais necessárias à verificação, ao reconhecimento e ao controlo regular do cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º.

Artigo 34.º

Procedimento de notificação

1. As autoridades notificadoras apenas podem notificar os organismos de avaliação da conformidade que cumpram os requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º.

2. As autoridades notificadoras informam a Comissão e os outros Estados-Membros através do instrumento de notificação eletrónica criado e gerido pela Comissão.

3. A notificação deve incluir dados pormenorizados das atividades de avaliação da conformidade e do módulo ou módulos de avaliação da conformidade e do produto ou produtos em causa, bem como a certificação de competência relevante.

4. Se a notificação não se basear no certificado de acreditação referido no artigo 33.º, n.º 2, a autoridade notificadora deve apresentar à Comissão e aos outros Estados-Membros prova documental que ateste da competência técnica do organismo de avaliação da conformidade e das disposições tomadas para assegurar que o organismo é auditado periodicamente e continua a cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º.

5. O organismo em causa apenas pode efetuar as atividades de organismo de avaliação da conformidade notificado se nem a Comissão nem os outros Estados-Membros tiverem formulado objeções nas duas semanas seguintes à notificação, se tiver sido utilizado um certificado de acreditação, ou nos dois meses seguintes à notificação, se a acreditação não tiver sido utilizada.

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

Artigo 35.º

Números de identificação e listas dos organismos de avaliação da conformidade notificados

1. A Comissão atribui um número de identificação a cada organismo de avaliação da conformidade notificado.

A um organismo de avaliação da conformidade é atribuído um único número, mesmo que o organismo seja notificado nos termos de vários atos da União.

2. A Comissão publica a lista de organismos notificados nos termos da presente diretiva, incluindo os números de identificação que lhes foram atribuídos e as atividades para as quais foram notificados.

A Comissão assegura a atualização da lista.

Artigo 36.º

Alterações da notificação

1. Sempre que determinar ou for informada de que um organismo de avaliação da conformidade notificado deixou de cumprir os requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 28.º e 29.º ou não cumpre os seus deveres, a autoridade notificadora deve restringir, suspender ou retirar a notificação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento. A autoridade notificadora deve informar imediatamente a Comissão e os outros Estados-Membros.

2. Em caso de restrição, suspensão ou retirada da notificação, ou quando o organismo de avaliação da conformidade notificado tenha cessado a atividade, o Estado-Membro notificador deve tomar as medidas necessárias para que os respetivos processos sejam tratados por outro organismo notificado ou mantidos à disposição das autoridades notificadoras e das autoridades de fiscalização do mercado competentes, se estas o solicitarem.

Artigo 37.º

Contestação da competência técnica dos organismos notificados

1. A Comissão deve investigar todos os casos em relação aos quais tenha dúvidas, ou lhe sejam comunicadas dúvidas, quanto à competência técnica de um organismo de avaliação da conformidade notificado ou quanto ao cumprimento continuado por parte de um organismo de avaliação da conformidade notificado dos requisitos aplicáveis e das responsabilidades que lhe estão cometidas.

2. O Estado-Membro notificador deve facultar à Comissão, a pedido, toda a informação relacionada com o fundamento da notificação ou a com manutenção da competência técnica do organismo em causa.

3. A Comissão deve assegurar que todas as informações sensíveis obtidas no decurso das suas investigações são tratadas de forma confidencial.

4. Sempre que determinar que um organismo de avaliação da conformidade notificado não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos de notificação, a Comissão informa o Estado-Membro notificador e solicita-lhe que tome as medidas corretivas necessárias, incluindo a retirada da notificação, caso se justifique.

Artigo 38.º

Deveres funcionais dos organismos notificados

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

2. As avaliações da conformidade devem ser efetuadas de modo proporcionado, evitando encargos desnecessários para os operadores económicos. Os organismos de avaliação da conformidade devem exercer as suas atividades atendendo à dimensão, ao setor e à estrutura das empresas, ao grau de complexidade da tecnologia do produto em questão e à natureza de massa ou série do processo de produção.

Ao atenderem a estes fatores, os referidos organismos devem, contudo, ater-se ao objetivo de avaliar a conformidade do produto com as disposições da presente diretiva.

3. Se verificar que as prescrições da ETI aplicável ou das normas harmonizadas ou especificações técnicas correspondentes não foram cumpridas pelo fabricante, o organismo de avaliação da conformidade notificado deve exigir que este tome as medidas corretivas adequadas e abster-se de emitir o certificado de conformidade.

4. Se, no decurso do controlo da conformidade subsequente à emissão do certificado, verificar que o produto já não satisfaz a ETI aplicável ou as normas harmonizadas ou especificações técnicas correspondentes, o organismo de avaliação da conformidade notificado deve exigir que o fabricante tome as medidas corretivas adequadas e deve suspender ou revogar o respetivo certificado, se necessário.

5. Se não forem tomadas medidas corretivas, ou estas não tiverem o efeito pretendido, o organismo de avaliação da conformidade notificado deve restringir, suspender ou revogar os certificados, consoante necessário.

Artigo 39.º

Dever de informação dos organismos notificados

1. Os organismos notificados devem informar a autoridade notificadora:

a) Do indeferimento, restrição, suspensão ou revogação de certificados;

b) Das circunstâncias que afetem o âmbito e as condições de notificação;

c) Dos pedidos de informação sobre as atividades de avaliação da conformidade que tenham recebido das autoridades de fiscalização do mercado;

d) A pedido, das atividades de avaliação da conformidade que efetuaram no âmbito da respetiva notificação e de quaisquer outras atividades efetuadas, nomeadamente atividades transnacionais e de subcontratação.

2. Cada organismo notificado deve disponibilizar aos outros organismos notificados nos termos da presente diretiva que efetuem atividades de avaliação da conformidade semelhantes, abrangendo os mesmos produtos, as informações relevantes sobre questões relacionadas com resultados negativos e, a pedido, resultados positivos das avaliações da conformidade.

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

Artigo 40.º

Troca de experiências

A Comissão deve organizar a troca de experiências entre as autoridades nacionais dos Estados-Membros responsáveis pela política de notificação.

Artigo 41.º

Coordenação dos organismos notificados

A Comissão deve assegurar uma boa coordenação e cooperação entre os organismos notificados nos termos da presente diretiva, sob a forma de um grupo setorial. A Agência deve apoiar as atividades dos organismos notificados, nos termos do artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º …/… [relativo à Agência].

Os Estados-Membros devem garantir que os organismos que notificaram participam nos trabalhos desse grupo, diretamente ou através de representantes designados.

CAPÍTULO VII

REGISTOS

Artigo 42.º

Sistema de numeração dos veículos

1. Os veículos em serviço no sistema ferroviário da União devem ostentar um número europeu de veículo (NEV), atribuído pela~~autoridade nacional de segurança competente para o território em causa previamente à primeira entrada em serviço do veículo~~ ***Agência aquando da concessão da autorização.*** **[Alt. 120]**

2. A empresa ferroviária que explora o veículo deve garantir a marcação do veículo com o NEV atribuído***, e é responsável pelo correto registo do veículo***. **[Alt. 121]**

3. O NEV é especificado na Decisão 2007/756/CE da Comissão ([1]).

4. Salvo indicação em contrário na Decisão 2007/756/CE, o NEV é atribuído ao 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 União, os Estados-Membros podem aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes.

Artigo 43.º

Registos nacionais de material circulante

1. Os Estados-Membros devem manter um registo dos veículos ferroviários que entraram em serviço no seu território. Esse registo está sujeito aos seguintes requisitos:

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

b) Deve ser mantido e atualizado por um organismo independente das empresas ferroviárias;

c) Deve ser~~acessível às autoridades nacionais de segurança e aos organismos de inquérito a que se referem os artigos 16.º e 21.º da Diretiva .../... [Diretiva da Segurança Ferroviária]; deve igualmente ser acessível, a pedido de caráter legítimo, às entidades reguladoras a que se referem os artigos 55.º e 56.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único ([2]) , à Agência, às empresas ferroviárias, aos gestores de infraestrutura e às pessoas ou organizações que efetuam o registo de veículos ou que se encontram identificadas no registo~~ ***público***. **[Alt. 122]**

2. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as especificações comuns dos registos nacionais de material circulante, abrangendo o conteúdo, o formato dos dados, a arquitetura funcional e técnica, o modo de funcionamento, nomeadamente as disposições relativas ao intercâmbio de dados, e as regras de introdução e consulta de dados. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

2-A. Desse registo devem constar, pelo menos, as seguintes informações para cada veículo:

a) O NEV;

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

([1]) Decisão 2007/756/CE da Comissão, de 9 de Novembro de 2007, que adopta especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.os 4 e 5 do artigo 14.º da Directiva 96/48/CE e da Directiva 2001/16/CE (JO L 305 de 23.11.2007, p. 30).

~~([2]) JO L 343 de 14.12.2012, p. 32~~.

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

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

e) A entidade encarregada da manutenção. *[Alt. 123]*

3. O detentor do registo deve declarar imediatamente à autoridade nacional de segurança do Estado-Membro em que o veículo ~~entrou em serviço~~ ***foi utilizado*** qualquer modificação dos dados introduzidos no registo nacional de material circulante, a destruição de um veículo ou a sua decisão de deixar de registar um veículo. **[Alt. 124]**

4. ~~Enquanto os registos nacionais de material circulante não estiverem interligados,~~ Os Estados-Membros deve atualizar o seu registo com as alterações introduzidas por outro Estado-Membro no seu próprio registo, no que se refere aos dados que lhes digam respeito. **[Alt. 125]**

5. No caso dos veículos que entraram em serviço pela primeira vez num país terceiro e que ~~entrem~~ ***sejam*** subsequentemente ***utilizados***~~em serviço~~ num Estado-Membro, este Estado-Membro deve assegurar que os dados do veículo possam ser obtidos através do registo nacional de veículos~~ou no quadro de disposições consagradas em acordo internacional~~ . **[Alt. 126]**

5-A. Os registos nacionais de veículos devem ser incorporados no registo europeu de veículos após o termo do período de transição previsto no artigo 50.º-A, exceto nos casos referidos no artigo 20.º, n.º 9-A, nas condições estabelecidas nesse artigo. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o tipo de formato do documento. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3. **[Alt. 127]**

Artigo 43.º-A

Registo europeu de de veículos

1. A Agência deve manter um registo dos veículos colocados em serviço na União. Esse registo deve cumprir os seguintes requisitos:

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

b) Deve ser atualizado pela Agência;

c) Deve ser público.

2. Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as especificações comuns dos registos europeus de material circulante, abrangendo o conteúdo, o formato dos dados, a arquitetura funcional e técnica, o modo de funcionamento, nomeadamente as disposições relativas ao intercâmbio de dados, e as regras de introdução e consulta de dados. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

3. O detentor do registo deve declarar imediatamente à Agência qualquer modificação dos dados introduzidos no registo europeu de material circulante, a destruição de um veículo ou a sua decisão de deixar de registar um veículo.

4. Desse registo devem constar, pelo menos, as seguintes informações para cada veículo:

a) O NEV;

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

c) Referências do registo europeu de tipos de veículos autorizados referido no artigo 44.º;

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

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

f) A entidade encarregada da manutenção.

Sempre que a Agência emita, renove, altere, suspenda ou revogue uma autorização, deve atualizar imediatamente o registo.

5. No caso dos veículos utilizados pela primeira vez num país terceiro e subsequentemente utilizados num Estado-Membro, este Estado-Membro deve assegurar que os dados do veículo, incluindo, pelo menos, os dados relativos ao detentor do veículo, à entidade encarregada da manutenção e às eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo, possam ser obtidos através do registo europeu de veículos ou no quadro de disposições consagradas num acordo internacional. *[Alt. 128]*

Artigo 44.º

Registo europeu de autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado

1. A Agência cria e mantém um registo das autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado, emitidas nos termos do artigo 22.º. Este registo deve cumprir os seguintes requisitos:

a) Deve ser público e estar acessível eletronicamente;

b) Deve respeitar as especificações comuns referidas no n.º 3.

~~c) Deve estar interligado com todos os registos nacionais de material circulante.~~ **[Alt. 129]**

2. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as especificações comuns do registo de autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado, abrangendo o conteúdo, o formato dos dados, a arquitetura funcional e técnica, o modo de funcionamento e as regras de introdução e consulta de dados. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

2-A. O registo inclui, pelo menos, 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 e referências das sucessivas autorizações emitidas para este tipo de veículo, incluindo quaisquer restrições ou revogações;

d) As características de projeto destinadas a pessoas com mobilidade reduzida e a pessoas com deficiência;

e) A identificação do proprietário e do detentor do veículo.

Sempre que a Agência emita, renove, altere, suspenda ou revogue uma autorização de colocação de um tipo de veículo em serviço, deve atualizar imediatamente o registo. **[Alt. 130]**

Artigo 45.º

Registo da infraestrutura

1. Os Estados-Membros ~~publicar~~***asseguramque seja publicado*** um registo da infraestrutura, do qual devem constar os valores dos parâmetros da rede para cada subsistema, ou parte de subsistema, em causa. **[Alt. 131]**

2. Os valores dos parâmetros inscritos no registo da infraestrutura devem ser utilizados em conjunção com os valores dos parâmetros inscritos na autorização de colocação do veículo no mercado, para se verificar a compatibilidade do veículo com a rede.

3. O registo da infraestrutura pode estipular condições de utilização das instalações fixas e outras restrições***, incluindo restrições temporárias a aplicar por mais de seis meses***. **[Alt. 132]**

4. Os Estados-Membros ~~atualizar~~ ***asseguram que*** o registo da infraestrutura ***seja atualizado*** nos termos da Decisão de Execução 2011/633/UE ([1]). **[Alt. 133]**

([1]) Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de Setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infra-estrutura ferroviária (JO L 256 de 1.10.2011, p. 1).

5. ~~Podem~~***Devem*** ser associados ao registo da infraestrutura outros registos, como o registo da acessibilidade ***para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida***. **[Alt. 134]**

6. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as especificações comuns do registo da infraestrutura, abrangendo o conteúdo, o formato dos dados, a arquitetura funcional e técnica, o modo de funcionamento e as regras de introdução e consulta de dados. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Artigo 46.º

Exercício da delegação

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

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 2, e no artigo 5.º, n.º 10, ***no artigo 8.º, n.º 2, no artigo 15.º, n.º 7.º-A, no artigo 20.º, n.º 7, e no artigo 22.º-A, n.º 4,*** é conferido à Comissão por um prazo ~~indeterminado~~ ***de cinco anos***, a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva.

A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos.. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo. **[Alt. 135]**

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 10, ***no artigo 8.º, n.º 2, no artigo 15.º, n.º 7-A, no artigo 20.º, n.º 7, e no artigo 22.º-A, n.º 4,***, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

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

5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 4.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 10, ***no artigo 8.º, n.º 2, no artigo 15.º, n.º 7.º-A, no artigo 20.º, n.º 7, e no artigo 22.º-A, n.º 4,*** só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informardo a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 47.º

Procedimento de urgência

1. Os atos delegados adotados por força do presente artigo entram em vigor sem demora, e são aplicáveis desde que não tenha sido formulada qualquer objeção ao abrigo do n.º 2. Na notificação de um ato delegado ao Parlamento Europeu e ao Conselho devem expor-se os motivos que justificam o recurso ao procedimento de urgência.

2. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem formular objeções a um ato delegado, de acordo com o procedimento a que se refere o artigo 46.º, n.º 5 . Nesse caso, a Comissão revoga sem demora o ato após a notificação da decisão pela qual o Parlamento Europeu ou o Conselho tiverem formulado objeções.

Artigo 48.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 21.º da Diretiva 96/48/CE do Conselho ([1]). Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 .

3. caso se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 .

4. Caso se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 49.º

Fundamentação

As decisões tomadas em aplicação da presente diretiva, 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 6.º, 11.º e 16.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 49.º-A

Sanções

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 46.º, no que diz respeito ao estabelecimento de um sistema de sanções em caso de incumprimento dos prazos previstos no presente regulamento para a tomada de decisões por parte da Agência. Além disso, a Comissão estabelece um sistema de indemnizações, para o caso de a instância de recurso prevista no Regulamento (UE) n.º …/… [Regulamento relativo à Agência] se pronunciar a favor de um destinatário de uma decisão da Agência. As sanções e o sistema de indemnizações devem ser eficazes, proporcionados, não discriminatórios e dissuasivos. **[Alt. 136]**

Artigo 50.º

Relatórios e informação

1. De três em três anos, e pela primeira vez ~~três~~ ***dois*** anos depois da publicação da presente diretiva, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os progressos efetuados para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário. Esse relatório deve comportar igualmente uma análise dos casos previstos no artigo 7.º e da aplicação do capítulo V. ***Em função dos resultados do relatório, a Comissão propõe melhorias e medidas de reforço do papel da Agência na aplicação da interoperabilidade.*** **[Alt. 137]**

1-A. Dois anos após a publicação da presente diretiva e após consulta das diferentes partes interessadas, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o funcionamento da Agência e sobre os progressos realizados pela mesma no sentido do cumprimento das suas novas competências. **[Alt. 138]**

2. A Agência cria e atualiza regularmente um instrumento capaz de fornecer, a pedido de um Estado-Membro, ***do Parlamento Europeu*** ou da Comissão, um panorama do nível de interoperabilidade do sistema ferroviário. Esse instrumento deve utilizar as informações constantes dos registos previstos no capítulo VII. **[Alt. 139]**

([1]) Diretiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 6).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Artigo 50.º-A

Regime de transição

Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º, n.º 9-A, durante quatro anos após a entrada em vigor da presente diretiva, as autorizações referidas nos artigos 20.º e 22.º devem ser emitidas pela Agência. Durante esse período de transição, uma autorização pode ser emitida pela Agência ou pela autoridade nacional de segurança, à escolha do requerente.

A Agência deve dispor da experiência e da capacidade organizativa necessária para desempenhar todas as suas funções nos termos dos artigos 18.º, 20.º e 22.º, o mais tardar quatro anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva.

Para cumprir as suas obrigações, a Agência pode celebrar acordos de cooperação com as autoridades de segurança nacional nos termos do artigo 22.º-A. **[Alt. 140]**

Artigo 51.º

Regime transitório para a entrada em serviço de veículos

1. Os Estados-Membros podem continuar a aplicar as disposições do capítulo V da Diretiva 2008/57/CE até [~~dois anos~~ ***um ano*** após a data de entrada em vigor]. **[Alt. 141]**

2. As autorizações de entrada em serviço de veículos emitidas nos termos do n.º 1, incluindo as emitidas 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 nas condições em que foram emitidas.

3. Os veículos dotados de autorizações de entrada em serviço emitidas nos termos do n.º 1 ou do n.º 2 têm de receber uma autorização de colocação no mercado para poderem ser explorados em redes não abrangidas pelas suas autorizações. À entrada em serviço nessas redes adicionais aplicam-se as disposições do artigo 21.º.

Artigo 52.º

Outras disposições transitórias

Os anexos IV, V, VI, VII e IX da Diretiva 2008/57/CE são aplicáveis até à data de aplicação ***dos atos delegados correspondentes, referidos no artigo 8.º, n.º 2, e no artigo 15.º, n.º 7-A, e dos*** atos de execução correspondentes, referidos no artigo no artigo 14.º, n.º 8, no artigo 15.º, n.º 7, e no artigo 7.º, n.º 3, da presente diretiva. **[Alt. 142]**

Artigo 53.º

Recomendações e pareceres da Agência

A Agência formula recomendações e pareceres, nos termos do artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º …/… [Regulamento relativo à Agência], para efeitos da aplicação da presente diretiva. Essas recomendações e esses pareceres servirão de base para as medidas que a União vier a adotar ao abrigo da presente diretiva.

Artigo 54

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor, até [~~dois anos~~ ***um ano*** após a data de entrada em vigor da presente diretiva], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao artigo 1.º, artigo 2.º, artigo 7.º, n.ºs 1 a 4, artigo 11.º, n.º 1, artigo 13.º, artigo 14.º, n.ºs 1 a 7, artigo 15.º, n.ºs 1 a 6, artigos 17.º a 21.º, artigo 22.º, n.ºs 3 a 7, artigos 23.º a 36.º, artigo 37.º, n.º 2, artigo 38.º, artigo 39.º, artigos 41.º a 43.º, artigo 45.º, n.ºs 1 a 5, artigo 51.º e anexos I a III, e comunicam imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como a tabels de correspondência entre essas disposições e a presente diretiva. A tabela de correspondência é necessária para que os interessados possam identificar claramente as disposições aplicáveis a nível nacional a fim de dar cumprimento à presente diretiva. **[Alt. 143]**

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Devem conter igualmente uma indicação de que as referências, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, às diretivas revogadas pela presente diretiva devem ser consideradas como sendo referências à presente diretiva. Os Estados-Membros estabelecem o modo como esta referência e aquela indicação devem ser feitas.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

3. A obrigação de transposição e aplicação do artigo 13.º, do artigo 14.º, n.os 1 a 7, do artigo 15.º, n.os 1 a 6, dos artigos 17.º a 21.º, do artigo 42.º, do artigo 43.º, do artigo 45.º, n.os 1 a 5, e do rtigo 51.º da presente diretiva não se aplica à República de Chipre nem à República de Malta enquanto não existir rede ferroviária no seu território.

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

Artigo 55.º

Revogação

A Diretiva 2008/57/CE, com a redação que lhe foi dada pelas diretivas indicadas no anexo IV, parte A, é revogada com efeitos a partir de [~~dois anos~~***um ano*** após a data de entrada em vigor], sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros quanto aos prazos de transposição para o direito interno das referidas diretivas, indicados no anexo IV, parte B . **[Alt. 144]**

As referências à diretiva revogadas devem entender-se como sendo referências à presente diretiva e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo V.

Artigo 56.º

Entrada em vigor

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

Os artigos 3.º a 10.º, o artigo 11.º, n.os 2, 3 e 4, e os artigos 12.º e 16.º são aplicáveis a partir de [dois anos após a entrada em vigor].

Artigo 57.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em …,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

ANEXO I

Elementos do sistema ferroviário da União

1. Rede

Para efeitos da presente diretiva, a rede da União compreende ***os seguintes elementos da rede de alta velocidade, definidos nas alíneas a), b) e c), e da rede convencional, definidos nas alíneas d) a i)***:

a) As linhas especialmente construídas para alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, ***permitindo atingir velocidades superiores a 300 km/h***, ***em circunstâncias adequadas;***

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

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

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

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

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

g) Os nós para o tráfego de passageiros,

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

i) As vias de ligação entre os elementos acima referidos. **[Alt. 145]**

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

2. Veículos

Para efeitos da presente diretiva, os veículos da União compreendem os veículos aptos a circular em toda a rede da União ou em parte dela, incluindo:

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

— ***veículos concebidos para circular a uma velocidade mínima de 250 km/h em linhas especialmente construídas para alta velocidade, permitindo atingir velocidades superiores a 300 km/h, em circunstâncias adequadas,***

— ***veículos concebidos para circular a uma velocidade da ordem dos 200 km/h em linhas de alta velocidade ou especialmente construídas ou adaptadas para alta velocidade, caso sejam compatíveis com as possibilidades oferecidas por essas linhas.***

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 dessa 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 a exploração segura de veículos convencionais em redes de alta velocidade. **[Alt. 146]**

— vagões, incluindo ***os veículos de piso rebaixado concebidos para toda a rede e*** os veículos concebidos para o transporte de camiões; **[Alt. 147]**

— veículos especiais, designadamente máquinas de via.

Cada uma destas categorias pode ser subdividida em:

— veículos destinados ao tráfego internacional;

— veículos destinados ao tráfego nacional.

As ETI estabelecem as prescrições destinadas a assegurar a segurança da exploração destes veículos nas diferentes categorias de linhas.

ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. Lista de subsistemas

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

a) De natureza estrutural:

— infraestrutura,

— energia,

— controlo-comando e sinalização de via,

— controlo-comando e sinalização de bordo,

— material circulante;

b) De natureza funcional:

— exploração e gestão do tráfego,

— manutenção,

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

2. Descrição dos subsistemas

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

2.1. Infraestrutura

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

2.2. Energia

O sistema de eletrificação, incluindo as catenárias e o equipamento de via do sistema de medição do consumo de eletricidade.

2.3. Controlo-comando e sinalização de via,

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

2.4. Controlo-comando e sinalização de bordo,

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

2.5. Exploração e gestão do tráfego,

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

As qualificações profissionais exigíveis para a prestação de todos os tipos de serviços ferroviários.

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 afetação, os sistemas de reserva, pagamento e faturação, a gestão das correspondências com outros modos de transporte e a produção de documentos eletrónicos de acompanhamento.

2.7. Material circulante

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

2.8. Manutenção

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

ANEXO III

REQUISITOS ESSENCIAIS

1. Requisitos gerais

1.1. Segurança

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

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

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

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

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

1.2. Fiabilidade e disponibilidade

A vigilância e a manutenção dos elementos fixos ou móveis que participam na circulação dos comboios devem ser organizadas, efetuadas e quantificadas por forma 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 infraestruturas ferroviárias materiais que, pelo modo como são utilizados, possam colocar em perigo a saúde das pessoas que a eles tenham acesso.

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

1.4. Proteção do ambiente

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

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

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

1.4.4. A exploração do sistema ferroviário deve respeitar os níveis regulamentares em matéria de poluição sonora.

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

1.5. Compatibilidade técnica

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

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

2. Requisitos específicos de cada subsistema

2.1. Infraestrutura

2.1.1. Segurança

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

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

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

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

2.2. 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 da via e terceiros).

2.2.2. Proteção do ambiente

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

2.2.3. Compatibilidade técnica

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

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

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

2.3. Controlo-comando e sinalização

2.3.1. Segurança

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

2.3.2. Compatibilidade técnica

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

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

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

2.4. Material circulante

2.4.1. Segurança

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

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

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

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

Devem existir dispositivos que, em caso de perigo, permitam aos passageiros assinalá-lo ao maquinista ***e/ou ao condutor*** e ***solicitar*** ao pessoal de acompanhamento ~~entrar~~ ***que entre*** em contacto com ***ele(s)***. **[Alt. 148]**

~~As portas de acesso devem estar dotadas de um sistema~~ ***A entrada e a saída dos comboios devem poder ser efetuadas em segurança. Os mecanismos*** de abertura e fecho ~~que garanta~~ ***das portas, a largura do intervalo entre a plataforma e o comboio e a expedição do comboio devem garantir*** a segurança dos passageiros. ***Os comboios devem ser concebidos de modo que os passageiros não possam ficar presos nos mesmos.*** **[Alt. 149]**

Devem ser previstas e assinaladas saídas de emergência.

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

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

Os comboios devem dispor de uma instalação sonora que permita a transmissão de mensagens aos passageiros pelo pessoal de bordo ***e/ou pelos maquinistas***. **[Alt. 150]**

As regras locais aplicáveis tanto nas estações como nos comboios (zonas de acesso proibido, entradas e saídas, regras de conduta, acessos para pessoas com mobilidade reduzida, o significado das marcações, zonas de perigo, etc.) devem ser comunicadas aos passageiros de forma facilmente compreensível e completa. **[Alt. 151]**

2.4.2. Fiabilidade e disponibilidade

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

2.4.3. Compatibilidade técnica

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

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

As características do material circulante devem permitir-lhe circular em todas as linhas em que esteja prevista a sua exploração, tendo em conta as condições climatéricas ***e topográficas*** relevantes. **[Alt. 152]**

2.4.4. Controlo

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

2.5. Manutenção

2.5.1. Saúde e segurança

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

2.5.2. Proteção do ambiente

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

2.5.3. Compatibilidade técnica

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

2.6. Exploração e gestão do tráfego

2.6.1. Segurança

O ajustamento das regras de exploração das redes e das qualificações dos maquinistas, ***dos serviços de assistência técnica, dos operadores do posto de comando,*** do pessoal de bordo e do pessoal dos centros de controlo deve assegurar a exploração segura, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços internacionais e nacionais. ***Devem ser feitos esforços para assegurar, à escala da União, um elevado nível de formação mediante certificados de grande qualidade.*** **[Alt. 153]**

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

2.6.2. Fiabilidade e disponibilidade

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

2.6.3. Compatibilidade técnica

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

2.7. Aplicações telemáticas para os serviços de passageiros e de mercadorias

2.7.1. Compatibilidade técnica

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

Importa garantir:

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

— um acesso fácil dos utilizadores às informações.

2.7.2. Fiabilidade e disponibilidade

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

2.7.3. Saúde

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

2.7.4. Segurança

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

ANEXO IV

PARTE A

Diretivas revogadas

e suas sucessivas alterações

(a que faz referência o artigo 55.º)

Diretiva 2008/57/CE	(JO L 191 de 18.7.2008, p. 1)
Diretiva 2009/131/CE	(JO L 273 de 17.10.2009, p. 12)
Diretiva 2011/18/CE	(JO L 57 de 2.3.2011, p. 21)

PARTE B

Prazos de transposição para o direito nacional

(a que faz referência o artigo 55.º)

Diretiva	Data-limite de transposição
2008/57/CE	19 de julho de 2010
2009/131/CE	19 de julho de 2010
2011/18/UE	31 de dezembro de 2011

ANEXO V

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 2008/57/CE	Presente Diretiva
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º, alíneas a) a z)	Artigo 2.º, pontos 1 a 24
———	Artigo 2.º, pontos 25 a 41
Artigo 3.º	———
Artigo 4.º	Artigo 3.º
Artigo 5.º, n.º 1 a n.º 3, alínea g)	Artigo 4.º, n.º 1 a n.º 3, alínea g)
———	Artigo 4.º, n.º 3, alíneas h) e i)
Artigo 5.º, n.ºs 4 a 8	Artigo 4.º, n.ºs 4 a 8
Artigo 6.º	Artigo 5.º
Artigo 7.º	Artigo 6.º
Artigo 8.º	———
Artigo 9.º	Artigo 7.º
Artigo 10.º	Artigo 8.º
Artigo 11.º	Artigo 9.º
Artigo 12.º	———
Artigo 13.º	Artigo 10.º
Artigo 14.º	Artigo 11.º
Artigo 15.º, n.º 1	Artigos 18.º, n.º 3, e 19.º, n.º 2
Artigo 15.º, n.ºs 2 e 3	———
Artigo 16.º	Artigo 12.º
Artigo 17.º	Artigos 13.º e 14.º
Artigo 18.º	Artigo 15.º
Artigo 19.º	Artigo 16.º
———	Artigo 17.º

Diretiva 2008/57/CE	Presente Diretiva
———	Artigo 18.º (exceto n.º 3)
———	Artigos 19.º e 20.º
Artigo 20.º	———
Artigo 21.º	Artigo 21.º
Artigos 22.º a 25.º	——
Artigo 26.º	Artigo 22.º
Artigo 27.º	Artigo 14.º, n.º 8
Artigo 28.º e Anexo VIII	Artigos 23.º a 41.º
Artigo 29.º	Artigo 48.º
Artigos 30.º e 31.º	———
Artigo 32.º	Artigo 42.º
Artigo 33.º	Artigo 43.º
Artigo 34.º	Artigo 44.º
Artigo 35.º	Artigo 45.º
Artigo 36.º	———
———	Artigos 46.º e 47.º
Artigo 37.º	Artigo 49.º
Artigo 38.º	Artigo 54.º
Artigo 39.º	Artigo 50.º
———	Artigos 51.º e 52.º
———	Artigo 53.º
Artigo 40.º	Artigo 55.º
Artigo 41.º	Artigo 56.º
Artigo 42.º	Artigo 57.º
Anexos I a III	Anexos I a III
Anexo IV	Artigo 8.º, n.º 2
Anexos V e VI	Artigo 15.º, n.º 7

Diretiva 2008/57/CE	Presente Diretiva
Anexo VII	Artigo 14.º, n.º 8
Anexo VIII	Artigos 27.º, 28.º e 29.º
Anexo IX	Artigo 7.º, n.º 3
Anexo X	Anexo IV
Anexo XI	Anexo V