



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 4 de fevereiro de 2013 (07.02)
(OR. en)**

6013/13

**Dossiê interinstitucional:
2013/0015 (COD)**

**TRANS 39
CODEC 226**

PROPOSTA

de:	Comissão Europeia
data:	31 de janeiro de 2013
n.º doc. Com.:	COM(2013) 30 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (Reformulação)

Junto se envia, à atenção das delegações, a proposta da Comissão transmitida por carta de Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor, dirigida ao Secretário-Geral do Conselho da União Europeia, Uwe CORSEPIUS.

Anexo: COM(2013) 30 final



Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Evolução recente da política ferroviária da UE

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

As conclusões do Conselho Europeu de janeiro de 2012 destacam o potencial gerador de crescimento de um mercado único plenamente integrado, nomeadamente no que respeita aos setores de rede¹. A comunicação da Comissão «Ação para a estabilidade, o crescimento e o emprego», adotada em 30 de maio de 2012², destaca, por sua vez, a importância de se reduzir a carga regulamentar e as barreiras que dificultam a entrada no mercado ferroviário e faz recomendações específicas nesse sentido país a país. A importância do setor dos transportes é igualmente realçada na comunicação «Uma melhor governação do mercado interno», adotada pela Comissão em 6 de junho de 2012³.

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

1.2. Enquadramento jurídico da segurança ferroviária

De acordo com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (artigos 170.º e 171.º), a União deve contribuir para a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias, nomeadamente no setor dos transportes. Para se realizar esse objetivo, a União deverá tomar as medidas necessárias, particularmente no que respeita à normalização técnica, para assegurar a interoperabilidade das redes.

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/pt/ec/127599.pdf

² COM(2012) 299 final

³ COM(2012) 259 final

A Diretiva 96/48/CE, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Diretiva 2001/16/CE, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, alterada pela Diretiva 2004/50/CE, constituíram as medidas iniciais adotadas no setor ferroviário. As duas diretivas foram reformuladas pela Diretiva 2008/57/CE, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, atualmente em vigor com a redação dada pelas Diretivas 2009/131/CE e 2011/18/UE.

1.3. Porquê reformular a Diretiva 2008/57/CE alterada?

Do trabalho de elaboração das ETI, da aplicação das diretivas relativas à interoperabilidade a projetos específicos, do trabalho do comité instituído pelo artigo 29.º da Diretiva 2008/57/CE e do retorno de informação e experiência das partes interessadas, retiraram-se ensinamentos úteis. A evolução do quadro legislativo da comercialização de produtos, por outro lado, criou a necessidade de se atualizar a legislação no domínio da interoperabilidade.

A Comissão tenciona, assim, propor um conjunto de alterações à Diretiva 2008/57/CE, as quais se podem agrupar em três categorias:

- Introdução de novas disposições: definições novas, conceito de autorização de colocação do veículo no mercado, disposições sobre os registos;
- Aclaração de disposições em vigor: âmbito de aplicação da diretiva, aplicação das ETI a sistemas existentes, interrogações às ETI, deficiências nas ETI e aplicabilidade das normas nacionais;
- Atualização do texto à luz da evolução do quadro legislativo: disposições relativas à avaliação da conformidade e aos organismos de avaliação da conformidade, à comitologia e aos atos delegados;
- Redação: consolidação das alterações anteriores ao texto da diretiva, renumeração de artigos e anexos, remissões para outros diplomas do quarto pacote ferroviário, reformulação de alguns trechos para prevenir ambiguidades decorrentes da tradução.

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

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

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

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

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

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

Desde então, a DG MOVE tem efetuado encontros bilaterais com representantes do setor para os auscultar quanto às medidas a introduzir no quarto pacote a respeito da interoperabilidade e da segurança,

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

No documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha as propostas legislativas destinadas a eliminar os obstáculos administrativos e técnicos remanescentes, nos domínios da interoperabilidade e da segurança, no mercado ferroviário da UE dão-se mais informações sobre o estudo de impacto e a consulta das partes interessadas.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

Apresentam-se nesta secção comentários e explicações sobre as alterações importantes ao texto da diretiva. As alterações menores introduzidas em virtude do Tratado de Lisboa e as alterações de natureza editorial ou óbvia necessidade não são comentadas.

A numeração indicada corresponde à dos artigos e anexos, exceto quando precedida por «anterior», caso em que a numeração é a da Diretiva 2008/57/CE.

CAPÍTULO I

Artigo 1.º

Os serviços da Comissão e o comité referido no artigo 29.º da Diretiva 2008/57/CE já tinham analisado, em fevereiro de 2009, a aclaração do âmbito de aplicação da diretiva no que respeita às linhas e veículos utilizados em serviços locais, urbanos e suburbanos. Dessa análise resultou uma abordagem a três níveis: i) exclusão dos sistemas ferroviários urbanos e aclaração do âmbito de aplicação; ii) criação de um quadro europeu de normalização voluntária dos sistemas ferroviários urbanos e iii) estabelecimento de requisitos essenciais para os sistemas de transporte urbanos.

Em relação ao primeiro nível, a Comissão convidou os Estados-Membros, em outubro de 2009, a excluírem das medidas de transposição da Diretiva 2008/57/CE as alíneas a) e b) do artigo 1.º, n.º 3. Pretendia-se, assim, evitar situações de aplicação da diretiva em casos não abrangidos pelas ETI, as quais implicariam para os Estados-Membros em causa, na falta de ETI, a obrigação de notificação das normas nacionais aplicáveis ao metropolitano, elétricos e metropolitano ligeiro e a aplicação a todos estes sistemas dos procedimentos estabelecidos pela diretiva para o sistema ferroviário pesado, o que representaria um ónus administrativo, técnico e jurídico desproporcionado. Para obviar a tal situação, as alterações propostas formalizam, na disposição supracitada, a indicação dada pelos serviços da Comissão em outubro de 2009.

Em relação ao segundo nível, a Comissão atribuiu em fevereiro de 2011 um mandato aos organismos europeus de normalização para elaborarem normas de aplicação facultativa para os sistemas ferroviários urbanos.

Em relação ao terceiro nível, as associações representativas dos caminhos-de-ferro urbanos adotaram um conjunto de «requisitos fundamentais», os quais servem de referência para a execução do programa de normalização dos sistemas ferroviários urbanos proposto pelo CEN/CENELEC e pelo ETSI em outubro de 2011.

Considera-se, assim, que a questão da interoperabilidade dos sistemas locais, urbanos e suburbanos está a ser adequadamente tratada ao nível voluntário, pelo que não é necessário que a diretiva a contemple.

Artigo 2.º

No interesse da clareza, e para atender à evolução do quadro jurídico, reformulou-se a redação de algumas definições e aditaram-se novas definições.

Anterior artigo 3.º

Suprimido, por sobreposição com o artigo 1.º.

Artigo 3.º

Não introduz alterações importantes.

CAPÍTULO II

Artigo 4.º

Precisa que as ETI deverão prever disposições que contemplem os subsistemas existentes e que permitam às empresas ferroviárias certificarem-se da compatibilidade dos veículos com os itinerários em que irão ser utilizados.

Artigo 5.º

Não introduz alterações importantes, além das decorrentes do Tratado de Lisboa.

Artigo 6.º

Aclara a função dos pareceres da Agência enquanto se aguarda a revisão das ETI em que se identificaram deficiências.

Anterior artigo 7.º

Suprimido por obsolescência. Quando a diretiva entrar em vigor, as ETI já terão sido alargadas.

Artigo 7.º

Reduziram-se os casos de eventual não-aplicação das ETI, uma vez que o caso previsto no n.º 1, alínea b), do artigo 9.º da atual diretiva é ambíguo, nunca ocorreu e poderá ser contemplado nas ETI, tal como os previstos nas alíneas c) e f), por casos específicos.

Artigos 8.º, 9.º e 10.º

Não introduzem alterações importantes, além das decorrentes do Tratado de Lisboa.

Anterior artigo 12.º

Suprimido, por estar contemplado no Regulamento 1025/2012/UE.

Artigo 11.º

Não introduz alterações importantes.

CAPÍTULO IV

Anterior artigo 15.º

As disposições deste artigo foram transferidas para o articulado do capítulo V.

Artigo 12.º

Não introduz alterações importantes.

Artigos 13.º e 14.º

A redação foi reformulada no interesse da congruência com o texto revisto da própria diretiva e com o Regulamento relativo à Agência e a Diretiva da Segurança Ferroviária. Estes artigos aclaram a função das normas nacionais, os casos em que podem ser introduzidas normas nacionais e os procedimentos para a sua publicação e revogação.

A Agência conserva a atribuição de classificar as normas nacionais (anterior artigo 27.º) e deverá agora analisar as normas nacionais notificadas e aconselhar os Estados-Membros a revogar normas redundantes ou incompatíveis com a legislação da UE.

Artigo 15.º

Precisa as circunstâncias em que é necessária uma nova declaração CE de verificação.

Artigo 16.º

Não introduz alterações importantes.

Artigo 17.º

Reafirma o princípio geral da presunção de conformidade estabelecido na Diretiva 1025/2012/UE.

Anterior artigo 20.º

O conteúdo foi aclarado e parcialmente transferido para o capítulo V. A parte remanescente é igualmente contemplada pelo artigo 7.º (não-aplicação das ETI).

CAPÍTULO V

Os anteriores artigos 21.º a 25.º foram suprimidos e substituídos pelos novos artigos 18.º a 20.º.

Artigo 18.º

O procedimento aplicável às instalações fixas é praticamente idêntico ao previsto na Diretiva 2008/57/CE, exceto no que respeita aos subsistemas de controlo-comando e sinalização de via, os quais serão autorizados pela Agência a fim de garantir a sua compatibilidade com os subsistemas homólogos de bordo.

Artigo 19.º

Trata da colocação dos subsistemas móveis no mercado, a qual pode ser feita pela empresa ferroviária ou pelo fabricante. Na prática, estes subsistemas não são postos em serviço individualmente, são-no quando da sua incorporação num veículo; a entrada em serviço de veículos é tratada no artigo 21.º.

Artigo 20.º

Introduz a «autorização de colocação do veículo no mercado», que substitui parcialmente a autorização homóloga emitida pela autoridade nacional de segurança prevista na Diretiva 2008/57/CE.

A autorização de colocação do veículo no mercado é emitida pela Agência e conterá toda a informação necessária para que a empresa ferroviária possa mais tarde pôr o veículo em exploração comercial. O requerente (empresa ferroviária, fabricante, etc.) pode pedir à Agência que complemente a autorização com uma declaração de compatibilidade técnica do veículo com linhas ou redes particulares, especificadas pelo requerente com base em considerações comerciais e/ou técnicas. Esta declaração complementar facilitará a entrada em serviço do veículo.

Artigo 21.º

Aclara as responsabilidades das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura na verificação da compatibilidade técnica dos veículos com os itinerários e na integração segura dos veículos no sistema em que irão ser utilizados.

Artigo 22.º

Trata da autorização de colocação de tipos de veículos no mercado e foi alterado por forma a refletir as disposições dos artigos 18.º a 21.º.

Anterior artigo 27.º

Suprimido, uma vez que algumas das suas disposições foram transferidas para o regulamento relativo à Agência.

CAPÍTULO VI

Os artigos 23.º a 41.º, respeitantes aos organismos de avaliação da conformidade, substituem e complementam os anteriores artigo 28.º e anexo VIII, incorporando as disposições do novo

quadro legislativo da comercialização de produtos estabelecido pela Decisão n.º 768/2008/CE.

Anterior artigo 31.º

Suprimido por obsolescência.

CAPÍTULO VII

Atualização dos artigos 42.º a 45.º, respeitantes ao NEV e aos registos, para refletir as disposições do capítulo V.

Anterior artigo 36.º

Suprimido por obsolescência.

CAPÍTULO VIII

Artigos 46.º e 47.º

Tratam da delegação de poderes à Comissão, em conformidade com o Tratado de Lisboa.

Artigo 48.º

Alterado para atender aos novos procedimentos de comitologia.

Anterior artigo 30.º

Suprimido por obsolescência.

Artigos 49.º e 50.º

Atualizados para assegurar a sua congruência com o restante texto da diretiva.

Artigo 51.º

Contém as novas disposições relativas ao regime transitório de entrada em serviço dos veículos. Possibilita-se, assim, a aplicação paralela dos dois regimes (Diretiva 2008/57/CE e nova diretiva) durante um período limitado.

Artigo 52.º

Em virtude do Tratado de Lisboa, vários anexos da Diretiva 2008/57/CE passam a constituir atos de execução adotados pela Comissão. O artigo estabelece as disposições aplicáveis até à data em que esses atos entrem em vigor.

Artigo 53.º

Prevê o estabelecimento e transmissão do quadro de correspondência pelos Estados-Membros no âmbito da transposição da diretiva para o direito interno. O quadro é necessário dadas as alterações substanciais introduzidas nos capítulos V e VI pela diretiva proposta e para que os interessados possam identificar facilmente a legislação nacional aplicável.

Artigo 54.º

Artigo novo relativo ao estatuto dos pareceres e recomendações da Agência.

Artigos 55.º a 57.º

Atualizados para assegurar a sua coerência com o restante texto da diretiva.

Anexo I

Deixa de haver referências ao sistema ferroviário transeuropeu, uma vez que à data de entrada em vigor da diretiva as ETI terão sido alargadas *de facto*.

A distinção entre sistemas ferroviários de alta velocidade e convencional deixa também de existir, em resultado da fusão de algumas ETI EV e CV.

Atendendo a estas modificações, simplificou-se a classificação dos veículos.

Anexos II e III

Não introduzem alterações importantes.

Anterior anexo IV

Passará a constituir ato de execução; *vide* artigo 8.º, n.º 2.

Anteriores anexos V e VI

Passarão a constituir atos de execução; *vide* artigo 15.º, n.º 7.

Anterior anexo VII

Passará a constituir ato de execução; *vide* artigo 14.º, n.º 8.

Anterior Anexo VIII

Suprimido, uma vez que o seu conteúdo foi transferido para os artigos 27.º, 28.º e 29.º.

Anterior Anexo IX

Passará a constituir ato de execução; *vide* artigo 7.º, n.º 3.

Anexos IV e V

Atualizados para assegurar a sua coerência com o restante texto da diretiva.

Proposta de

DIRETIVA 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 ~~que institui a Comunidade Europeia~~, nomeadamente os artigos ~~71.º e 156.º~~ 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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

~~A Diretiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade³ e a Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional⁴ foram alteradas de forma substancial pela Diretiva 2004/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵. Efetuando-se agora novas alterações às referidas~~

¹ JO C , p. .

² JO C , p. .

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

⁴ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2007/32/CE.

⁵ Diretiva 2004/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que altera a Diretiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade

~~diretivas, deverá, por razões de clareza, proceder-se à respetiva reformulação, reunindo-as num instrumento único, tendo em vista a sua simplificação.~~

↓ texto renovado

- (1) A Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade⁶ foi várias vezes alterada de forma substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, com uma preocupação de clareza, proceder à reformulação da diretiva.
-

↓ 2008/57/CE considerando 2
(adaptado)

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

↓ texto renovado

- (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 países terceiros, bem como contribuir para a criação gradual do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, renovação, modernização e exploração do sistema ferroviário na União.
-

↓ 2008/57/CE considerando 3
(adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 43
(adaptado)

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

~~do sistema ferroviário transeuropeu convencional (JO L 164 de 30.4.2004, p. 114). Retificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 40.~~

⁶ JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

↓ 2008/57/CE considerando 5

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

↓ 2008/57/CE considerando 6
(adaptado)
⇒ texto renovado

- (5) ~~Os Estados-Membros têm a responsabilidade de~~ ⇒ O quadro regulamentar ferroviário deverá definir responsabilidades claras no que respeita a ⇐ assegurar o cumprimento das regras de segurança, de proteção da saúde e de defesa dos consumidores aplicáveis às redes ferroviárias ~~em geral aquando da conceção, construção, entrada em serviço e durante a exploração.~~
-

↓ 2008/57/CE considerando 7
(adaptado)

- (6) As regulamentações nacionais, ~~assim como~~ e os regulamentos internos e ~~as~~ especificações técnicas ~~que os caminhos de ferro aplicam,~~ 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 ~~território~~ União ~~comunitário~~.
-

↓ 2008/57/CE considerando 8
(adaptado)
⇒ texto renovado

- (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~~ de uma genuína abertura ~~efetiva~~ 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.
-

↓ 2008/57/CE considerando 9
(adaptado)
⇒ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE considerando 10

~~Para realizar esses objetivos e como primeira medida, o Conselho aprovou, em 23 de julho de 1996, a Diretiva 96/48/CE. Ulteriormente, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Diretiva 2001/16/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 11

~~A entrada em vigor da Diretiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários⁷, da Diretiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário⁸ e da Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança⁹ tem incidência na realização da interoperabilidade. Tal como para os outros modos de transporte, a extensão dos direitos de acesso deve ser acompanhada das necessárias medidas de harmonização. É, pois, necessário realizar a interoperabilidade em toda a rede, alargando progressivamente o âmbito de aplicação geográfico da Diretiva 2001/16/CE. Importa também alargar a base jurídica da Diretiva 2001/16/CE ao artigo 71.º do Tratado, em que se baseia a Diretiva 2001/12/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 12
(adaptado)

⇒ texto renovado

(9) ~~O desenvolvimento~~ 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 ~~desenvolvidas~~ ⇒ em conformidade com o 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, 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 Conselho¹⁰ ⇐ ~~no espírito da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização.~~ ⇒ 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. ⇐

⁷ JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁸ JO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

⁹ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2007/58/CE (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

¹⁰ JO L 316 de 14.11.2012, p. 12.

↴ texto renovado

- (10) Para 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.

↴ 2008/57/CE considerando 13

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

↴ 2008/57/CE considerando 14

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

↴ 2008/57/CE considerando 15

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

↴ 2008/57/CE considerando 16
(adaptado)

- (13) Na elaboração desenvolvimento de novas ETI, o objetivo deverá ser sempre o de assegurar a compatibilidade com o sistema ~~autorizado~~ existente. Tal permitirá promover a competitividade ~~no domínio~~ do transporte ferroviário e evitar custos adicionais inúteis, ao exigir a modernização ou renovação dos subsistemas ~~autorizados~~ existentes para assegurar a compatibilidade com os sistemas já existentes. Nos casos

excepcionais em que não seja possível assegurar a compatibilidade, as ETI podem estabelecer o quadro necessário para se decidir se será necessária uma nova decisão ou autorização de entrada em serviço para o subsistema existente ~~exigirá nova autorização~~ e os prazos correspondentes.

↓ 2008/57/CE considerando 17
(adaptado)

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

↴ texto renovado

- (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.
-

↓ 2008/57/CE considerando 18
(adaptado)

- (16) Importa precisar o procedimento a seguir no caso de requisitos essenciais aplicáveis a um subsistema que não tenham ainda sido ~~objeto de especificações exaustivas contemplados~~ na ETI correspondente. Neste caso, é desejável que os organismos encarregues dos processos de avaliação da conformidade e de verificação sejam os organismos notificados a que se refere o artigo 17.º ~~20.º~~ da Diretiva 2008/57/CE ~~96/48/CE~~ e o artigo 20.º da Diretiva 2001/16/CE.
-

↴ texto renovado

- (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.
-

↓ 2008/57/CE considerando 19

~~A diferença entre o sistema ferroviário de alta velocidade e o sistema ferroviário convencional não justifica a existência de duas diretivas distintas. Tanto os procedimentos para a elaboração de ETI como os procedimentos de certificação dos componentes de interoperabilidade e dos subsistemas são semelhantes para os dois sistemas. Os requisitos essenciais, bem como a subdivisão do sistema em subsistemas que devem ser objeto de especificações técnicas, são praticamente idênticos. Por outro lado, os comboios devem poder circular livremente na rede de alta velocidade e na rede convencional, pelo que, em grande medida, as especificações~~

~~técnicas dos dois sistemas se sobrepõem. Além disso, a elaboração das ETI mostrou que, para determinados subsistemas, uma única ETI pode servir os dois sistemas. É, por conseguinte, oportuno, integrar as Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE.~~

↓ texto renovado

(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.

↓ 2008/57/CE considerando 20

~~A Diretiva 2004/50/CE prevê um alargamento progressivo do âmbito de aplicação da Diretiva 2001/16/CE, paralelamente à adoção de novas ETI ou à revisão de ETI existentes. O âmbito de aplicação da presente diretiva abrange, a partir da sua entrada em vigor, as redes transeuropeias convencionais e de alta velocidade, definidas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes¹¹, e os veículos aptos a circular nessas redes. Este âmbito de aplicação será progressivamente alargado a toda a rede e a todos os veículos, desde que uma análise de impacto demonstre o interesse económico de tal alargamento.~~

↓ 2008/57/CE considerando 21

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

↓ texto renovado

(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.

¹¹ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

↓ 2008/57/CE considerando 22

- (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 a via férrea o modo ferroviário relativamente aos outros modos de transporte.

↓ 2008/57/CE considerando 23

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

↓ 2008/57/CE considerando 24

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

↓ 2008/57/CE considérant 26

~~Nos termos da Diretiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários¹², as empresas ferroviárias devem ter maior acesso às redes ferroviárias dos Estados-Membros, o que, por conseguinte, exige a interoperabilidade das infraestruturas, dos equipamentos e do material circulante e dos sistemas de gestão e de exploração, incluindo as qualificações profissionais e as condições de higiene e segurança no trabalho do pessoal necessárias para a exploração e manutenção dos subsistemas em causa, bem como para a implementação de cada ETI. Todavia, a presente diretiva não visa, direta ou indiretamente, uma harmonização das condições de trabalho no setor ferroviário.~~

↓ 2008/57/CE considerando 26
(adaptado)

- (23) Dada a vastidão e a complexidade do sistema ferroviário, afigurou-se necessário, por razões de ordem prática, decompô-lo nos seguintes subsistemas: infraestrutura, ~~comando/control~~ controlo-comando e sinalização ☒ de via, controlo-comando e sinalização de bordo ☒, energia, material circulante, exploração e gestão do tráfego, manutenção e ~~instrumentos~~ aplicações telemáticas para o transporte de passageiros e de mercadorias. Em relação a cada subsistema ~~e para toda a Comunidade~~, importa especificar os requisitos essenciais e determinar as especificações técnicas necessárias, designadamente no que respeita aos componentes e às interfaces, para cumprir esses requisitos. Cada sistema é decomposto em elementos fixos e móveis que

¹² JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2007/58/CE.

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 ~~uma ou mais partes de~~ outros subsistemas (principalmente, ~~a parte dos~~ o subsistemas «controlo/comando «controlo-comando e sinalização», e «energia» que se encontram a de bordo»).

⇩ texto renovado

- (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 é, portanto, um importante requisito da interoperabilidade do sistema ferroviário.
-

⇩ 2008/57/CE considerando 27

- (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.
-

⇩ 2008/57/CE considerando 28

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

⇩ 2008/57/CE considerando 29

⇒ texto renovado

- (27) Há que possibilitar a não-aplicação, por um ~~de~~ 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. ⇐ ~~em casos especiais e prever procedimentos que garantam que essas derrogações são justificadas. O artigo 155.º do Tratado exige que as ações comunitárias no domínio da interoperabilidade tenham em conta a potencial viabilidade económica dos projetos.~~
-

⇩ 2008/57/CE considerando 30

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

↓ 2008/57/CE considerando 31

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

↓ 2008/57/CE considerando 32
(adaptado)

- (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, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais¹³, 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 ~~especificações europeias~~ que sirvam de referência a tais especificações técnicas.

↓ 2008/57/CE considerando 33
(adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 34
(adaptado)

- (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 ~~comunitário~~ da União que o sistema ferroviário deve satisfazer ~~cumprir~~.

↓ 2008/57/CE considerando 35

- (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 93/465/CEE do Conselho¹⁴ 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

¹³ JO L 134 de 30.4.2004, p. 1. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 213/2008 da Comissão (JO L 74 de 15.3.2008, p. 1).

¹⁴ ~~Decisão 93/465/CEE do Conselho, de 22 de julho de 1993, relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, destinados a ser utilizados nas diretivas de harmonização técnica (JO L 220 de 30.8.1993, p. 23).~~

técnicas de interoperabilidade adotadas ao abrigo da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵. Justifica-se prever tanto quanto possível, por forma a assegurar o desenvolvimento das indústrias interessadas, procedimentos que utilizem sistemas de garantia da qualidade.

↓ 2008/57/CE considerando 36
(adaptado)

- (33) A conformidade dos componentes está sobretudo relacionada com o respetivo domínio de utilização para garantir a interoperabilidade do sistema e não apenas ~~com a sua~~ livre circulação dos componentes no mercado ~~comunitário~~ ☒ 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.
-

↓ 2008/57/CE considerando 37
(adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 38

- (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.
-

↓ 2008/57/CE considerando 39
(adaptado)

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

¹⁵ JO L 319 de 4.12.2010, pp. 1-52.

↓ 2008/57/CE considerando 40

- (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 [...] ~~2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade (diretiva relativa à segurança ferroviária)¹⁶ [Diretiva da Segurança Ferroviária]¹⁷~~, os responsáveis pelo cumprimento destes requisitos são o gestor da infraestrutura e a empresa ferroviária, cada um relativamente aos seus próprios subsistemas. ~~Os Estados-Membros podem verificar o respeito desses requisitos quando da concessão dos certificados de segurança e das autorizações de segurança em conformidade com os artigos 10.º e 11.º da diretiva relativa à segurança ferroviária.~~

↓ 2008/57/CE considerando 41
(adaptado)
⇒ texto renovado

- (38) ~~No que se refere aos veículos, 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. ⇐ ~~a nova definição de «veículo» que seja composto por um ou mais subsistemas. Além disso, como as Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE têm por objeto subsistemas novos e readaptados e a Diretiva 2004/49/CE diz respeito a veículos em uso, todas as disposições relativas às autorizações de entrada em serviço de veículos deverão ser integradas na presente diretiva. Ademais, deverá ser acrescentado um procedimento para a autorização de tipos de veículos. A fim de facilitar este procedimento e de ajudar a identificar os tipos de veículos, a Agência Ferroviária Europeia (a seguir designada «Agência») deverá estabelecer e conservar um registo europeu dos tipos de veículos autorizados.~~
- (39) ☒ A fim de ☒ ~~para~~ 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, 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 Conselho¹⁸ ⇐.

↓ texto renovado

- (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.
- (41) As ETI deverão especificar os procedimentos a seguir para se verificar a compatibilidade dos veículos com a rede, subsequentemente à emissão das respetivas autorizações de colocação no mercado e previamente à decisão de os pôr em serviço.

¹⁶ JO L 164 de 30.4.2004, p. 44. Retificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

¹⁷ JO L ...

¹⁸ JO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

↓ 2008/57/CE considerando 42

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

↓ texto renovado

(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.

↓ 2008/57/CE considerando 43

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

↓ 2008/57/CE considerando 44

~~Se alguns aspetos técnicos que correspondam a requisitos essenciais não puderem ser explicitamente tratados numa ETI, deverão ser claramente identificados num anexo à ETI~~

~~como «pontos em aberto». Quando um veículo não conforme com as ETI já tiver sido autorizado num Estado-Membro, as eventuais autorizações adicionais só deverão tratar dos «pontos em aberto» relacionados com a compatibilidade técnica entre o veículo e a rede.~~

↓ 2008/57/CE considerando 45

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

↓ 2008/57/CE considerando 46

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

↓ 2008/57/CE considerando 47

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

↓ texto renovado

(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, 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 339/93¹⁹, 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.

¹⁹ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

(45) A presente diretiva deve 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.

↓ 2008/57/CE considerando 48
(adaptado)
⇒ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE considerando 49

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

↓ 2008/57/CE considerando 50

~~As medidas necessárias à execução da presente diretiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999, que fixa as modalidades de exercício das competências de execução conferidas à Comissão²⁰.~~

²⁰ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

↓ 2008/57/CE considerando 51

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

↓ 2008/57/CE considerando 52

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

↓ 2008/57/CE considerando 53
(adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 54

~~Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor»²¹ os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente diretiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.~~

↓ texto renovado

(48) Para efeitos de alterar elementos da presente diretiva não essenciais, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado 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. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível

²¹ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(49) Para efeitos de corrigir as deficiências identificadas em ETI, a Comissão deve adotar, pelo procedimento de urgência, atos delegados que alterem as ETI em questão.

(50) Para efeitos 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 da respetiva alteração e dirigir à Comissão as recomendações necessárias, devem ser conferidas à Comissão competências de execução.

(51) Para efeitos de assegurar condições uniformes de aplicação da presente diretiva, devem 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 dados da declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade; à classificação em grupos das normas nacionais notificadas, com vista a 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 em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução atribuídas à Comissão²².

(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 explicando 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.

↓ 2008/57/CE considerando 55
(adaptado)

(53) A obrigação de transpor a presente diretiva para o direito ~~nacional~~ interno deverá limitar-se às disposições que ~~constituam uma~~ tenham sofrido alterações de fundo ~~em relação~~ relativamente às ~~diretivas anterior~~ ~~precedentes~~. A obrigação de transpor as disposições inalteradas ~~resulta~~ ~~decorre~~ das ~~diretivas anterior~~ ~~precedentes~~.

²² JO L 55 de 28.2.2011, p.13.

⇩ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE considerando 56

~~O artigo 14.º da Diretiva 2004/49/CE e as Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE deverão, pois, ser revogados;~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~APROVARAM~~ ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

~~Objetivo~~ ☒ **Objeto** ☒ e âmbito de aplicação

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

☒ 2. A 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. ☒

↓ 2008/57/CE

⇒ texto renovado

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

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

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

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

3. ~~Os Estados-Membros podem excluir das medidas que aprovarem em aplicação~~ ⇒ Estão excluídos do âmbito de aplicação ⇐ da presente diretiva ⇒ os sistemas seguintes ⇐:

↓ 2008/57/CE (adaptado)

a) Os ~~comboios~~ metropolitanos, os ~~carros~~ elétricos e ~~outros os~~ sistemas ~~ferroviários~~ de ~~metropolitano~~ ~~urbanos~~ ~~ligeiro~~;

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

~~be)~~ As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística.

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

Artigo 2.º

Definições

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

(1) «Sistema ferroviário ~~transeuropeu~~ ⇒ da União ⇐»: os ⊗ elementos enumerados ⊗ ~~sistemas ferroviários transeuropeus, convencionais e de alta velocidade, tal como definidos, respetivamente, nos pontos 1 e 2~~ no anexo I;

↓ 2008/57/CE

- (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. ~~Essa capacidade depende de todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais a cumprir para satisfazer os requisitos essenciais;~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

- (3) «Veículo»: um veículo ferroviário ☒ apto a circular ☒ ~~que circula~~ com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tração ⇒, integrado numa formação fixa ou variável ⇐. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas ~~ou partes de subsistemas~~ estruturais e funcionais;

↓ 2008/57/CE

- (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;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

- (5) «Subsistemas»: ☒ as partes estruturais e funcionais ☒ ~~o resultado da subdivisão~~ do sistema ferroviário, conforme ~~indicado~~ ☒ estabelecido ☒ no anexo II. ~~Os subsistemas, para os quais deverão ser definidos requisitos essenciais, têm caráter estrutural ou funcional;~~

- (6) «Componentes de interoperabilidade»: qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais equipamento incorporados ou destinados a serem incorporados num subsistema do qual dependa, direta ou indiretamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário, ☒ compreendendo ☒ ~~A noção de componente abrange~~ tanto os objetos materiais como os imateriais ~~e inclui o software;~~

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

- (8) «Especificação europeia»: especificação técnica comum, aprovação técnica europeia ☒, conforme definido no anexo XXI da Diretiva 2004/17/CE, ☒ ou norma ~~nacional~~ ⇒ europeia, conforme definido no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), do

↓ 2008/57/CE

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

~~«Organismos notificados»: os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação «CE» dos subsistemas;~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

- (10) «Parâmetros fundamentais»: as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes ~~a nível da~~ para a interoperabilidade, especificadas nas ETI aplicáveis;
- (11) Caso específico»: ~~as~~ qualquer partes do sistema ferroviário que exigem disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, por força de condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de ~~coerência face~~ compatibilidade com o sistema existente. ~~Tal pode compreender, nomeadamente, em particular as~~ linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da União Comunidade, 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) «~~Rea~~Adaptação»: qualquer as obras modificação importantes de alteração de num subsistema ou de 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 seu~~ desempenho global do subsistema;
- (13) «Renovação»: qualquer as obras de substituição importantes de num subsistema ou de parte de um subsistema que não altere o seu desempenho global do subsistema;
- (14) «Sistema ferroviário existente»: a estrutura constituída pelas linhas e instalações fixas da rede ferroviária existente ~~e~~ , bem como os veículos de qualquer categoria e origem proveniência que circulam nessas infraestruturas;
-

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

- (16) «Entrada em serviço»: o conjunto das operações através das quais um subsistema ou um veículo é posto em exploração ~~colocado no seu estado de funcionamento nominal~~;
- (17) «Entidade adjudicante»: qualquer entidade, pública ou privada, que encomende o projeto e/ou a construção, a renovação ou a readaptação de um subsistema. Essa entidade pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura, um detentor de material circulante ou o concessionário responsável pela execução de um do projeto;

↓ 2008/57/CE

⇒ texto renovado

- (18) «Detentor de material circulante»: a pessoa ou entidade que explora o um veículo enquanto meio de transporte, quer seja seu proprietário do veículo quer tenha o direito de o utilizar, e está registada como tal no registo de matrícula nacional de material circulante a que se refere o artigo 4333.º;
- (19) «Projeto em fase avançada de desenvolvimento»: qualquer um projeto cujo planeamento/construção execução se encontre numa fase em que deixa de ser possível aceitar, para o Estado-Membro interessado, a alteração de especificações técnicas alterações do caderno de encargos ⇒ poderia comprometer a viabilidade do projeto tal como planeado; ⇐ Esta impossibilidade pode ser de natureza jurídica, contratual, económica, financeira, social ou ambiental, e deve ser devidamente justificada;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

- (20) «Norma harmonizada»: qualquer uma norma europeia ⇒, na aceção do artigo 2.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 ⇐ adotada por um dos organismos de normalização europeus enumerados no anexo I da Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação²³, no quadro de um mandato da Comissão conferido nos termos do n.º 3 do artigo 6.º dessa diretiva, e que, por si só ou em conjunto com outras normas, constitui uma solução para o cumprimento de uma disposição legal;
- (21) «Autoridade nacional responsável pela de segurança»: a autoridade responsável pela segurança, na aceção da alínea g) do artigo 3.º da Diretiva .../... [Diretiva da Segurança Ferroviária] 2004/49/CE;

²³ JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2006/96/CE do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

- (22) «Tipo»: o tipo de veículo que define as características básicas ~~de~~ de projeto do veículo abrangidas pelo certificado de exame do tipo ou do projeto descrito no módulo de verificação pertinente ~~por um certificado único de exame de tipo descrito no módulo B da Decisão 93/465/CEE;~~

↓ 2008/57/CE

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

~~«Agência»: a Agência Ferroviária Europeia, criada pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia (regulamento relativo à Agência)²⁴;~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

- (24) «Entidade ~~responsável pela~~ de manutenção»: a entidade responsável pela manutenção , na aceção do artigo 3.º da Diretiva .../... [Diretiva da Segurança Ferroviária] ~~de um veículo, registada como tal no registo de matrícula nacional;~~

↓ texto renovado

- (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 partilhar vias de circulação com o tráfego rodoviário e não partilham 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 e que contenham prescrições técnicas ou de segurança no domínio ferroviário impostas ao nível de Estado-Membro, independentemente do organismo de que emanem;

- (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;

- (28) «Solução de conformidade aceitável»: parecer não vinculativo emitido pela Agência para estabelecer meios de garantir a conformidade com requisitos essenciais;

- (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;

²⁴ JO L 164 de 30.4.2004, p. 1. Retificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

- (31) «Mandatário»: a pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, mandatada por escrito pelo fabricante para praticar determinados atos em seu nome;
- (32) «Especificação técnica»: documento que estabelece prescrições técnicas a satisfazer por um produto, processo ou serviço;
- (33) «Acreditação»: a acreditação conforme definida no Regulamento (CE) n.º 765/2008;
- (34) «Organismo nacional de acreditação»: o organismo definido no 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.
- (38) «Gestor de infraestrutura»: o gestor da infraestrutura, na aceção do artigo 3.º da Diretiva [.../... que estabelece um espaço ferroviário europeu único].
- (39) «Empresa ferroviária»: uma empresa ferroviária, na aceção do artigo 3.º da Diretiva [.../... 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.

↓ 2008/57/CE

~~Artigo 3.º~~

~~Compatibilidade geral~~

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

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

Artigo ~~34~~.º

Requisitos essenciais

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

CAPÍTULO II

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDADE

Artigo ~~45~~.º

Conteúdo das ~~ETI~~ 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. ~~A decisão de desenvolver e/ou rever uma ETI, bem como a escolha do respetivo âmbito de aplicação técnica e geográfica, requer a constituição de mandato nos termos do n.º 1 do artigo 6.º~~

↓ texto renovado

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.

↓ 2008/57/CE

~~32~~. Os subsistemas devem ser conformes com as ETI em vigor quando da respetiva sua entrada em serviço, adaptação ou renovação ~~ou readaptação~~, nos termos da presente diretiva; essa conformidade deve ser mantida enquanto o subsistema estiver em utilização.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~43. Na medida do necessário, e a fim de alcançar o objetivo referido no artigo 1.º, e~~ Cada ETI deve:

↓ 2008/57/CE

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);

↓ 2008/57/CE

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

e) Indicar, em cada caso, ~~quais~~ os procedimentos que devem ser utilizados para, por um lado, avaliar a conformidade ou a ~~adequação~~ aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou, por outro, proceder à verificação ~~«CE»~~ dos subsistemas. Estes procedimentos ~~baseiam-se~~ devem basear-se nos módulos definidos na Decisão ~~93/465/CEE~~ 2010/713/UE²⁵;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

f) Indicar a estratégia da sua ~~execução~~ aplicação . Devem ser precisadas, nomeadamente, as fases ~~a cumprir~~ 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 .

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

²⁵

JO L 319 de 4.12.2010, p. 1.

↓ texto renovado

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;

i) Indicar os parâmetros que a empresa ferroviária deve 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.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

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

65. 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 ⇐ ~~devido dar-se especial atenção~~ 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 ~~das ETI indicadas~~ no ☒ previstas no ☒ n.º 4, alíneas c) a g) ~~do n.º 3~~.

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

87. As ETI não ~~obstam~~ devem obstar ☒ a que os ☒ ~~às decisões dos~~ Estados-Membros ☒ decidam da ☒ ~~relativas à~~ utilização das infraestruturas para a circulação de veículos por elas não contemplados.

98. As ETI podem fazer referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias ou internacionais ou a documentos técnicos publicados pela Agência, quando ~~tal seja~~ estritamente necessário para ~~se~~ alcançar o objetivo da presente diretiva. Nesse caso, essas normas ou especificações (ou as ~~respetivas~~ suas partes aplicáveis) ou esses documentos técnicos são considerados anexos ~~à~~ da ~~respetiva~~ 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, ~~neste caso,~~ ~~deve tratar-se de documentos~~ facilmente acessíveis e do domínio público.

~~⊗~~ **Elaboração, adoção e revisão** ~~⊗~~ **Aprovação, revisão e publicação** das ETI

↓ 2008/57/CE

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

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

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

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

↓ texto renovado

1. A Comissão atribuirá à Agência um mandato para elaborar os projetos de ETI e da respetiva alteração e dirigir à Comissão as recomendações necessárias.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~32.~~ Os projetos de ETI devem ser elaborados ~~em duas~~ ~~⊗~~ por ~~⊗~~ fases:

~~a) Em primeiro lugar, 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) Em primeiro lugar, a~~ 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.

↓ 2008/57/CE

⇒ texto renovado

~~4. Na elaboração, aprovação e revisão de cada ETI (incluindo os parâmetros fundamentais) deve atender-se ao custo e às vantagens previsíveis de todas as soluções técnicas consideradas, bem como às respetivas interfaces, a fim de definir e aplicar as soluções mais~~

~~vantajosas. Os Estados-Membros devem participar nessa avaliação, fornecendo os dados necessários.~~

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.

~~54. O Comité referido no artigo 29.º deve ser regularmente informado dos trabalhos de elaboração das ETI. No decurso dos trabalhos preparatórios das ETI dos seus trabalhos, a Comissão pode, a pedido do Comité, formular todos os mandatos ou todas as recomendações que considere úteis acerca da conceção das ETI e da avaliação dos custos e benefícios. A Comissão pode, nomeadamente, a pedido de um Estado-Membro, exigir que se analisem soluções alternativas e que a respetiva avaliação dos custos e benefícios conste do relatório anexo ao projeto de ETI.~~

~~65. Quando da aprovação de cada ETI, a respetiva data de entrada em vigor é fixada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 29.º. Sempre que, por motivo de compatibilidade técnica, tenham de entrar em serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.~~

76. Na elaboração, aprovação adoção e revisão das ETI deve ter-se em conta o parecer dos utentes utilizadores no que diz respeito às características com incidência direta nas condições de utilização dos subsistemas por esses utentes utilizadores. Para o efeito, a Agência deve consultar as associações e organizações representativas dos utentes 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.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

7. ⇒ A Agência estabelece, e atualiza periodicamente, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º .../... [regulamento relativo à Agência], ~~↔ a~~ a lista das associações e organizações ~~↔~~ de utilizadores ~~↔~~ a consultar ~~é elaborada pela Comissão, após consulta ao Comité, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 29.º, e~~ ~~↔~~. A lista ~~↔~~ pode ser reexaminada e atualizada a pedido de um Estado-Membro ou por iniciativa da Comissão.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

8. Na elaboração, aprovação adoção e revisão das ETI deve ter-se em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas ~~na~~ alínea g) ~~do n.º 3 do artigo 45.º, n.º 4, alínea g).~~ ⇒ Para o efeito, a Agência consulta os parceiros sociais antes de apresentar à Comissão as recomendações relativas às ETI e suas alterações. ~~↔ Para o efeito, os parceiros sociais devem ser consultados antes de o projeto de ETI ser submetido, para aprovação ou revisão, à apreciação do comité referido no artigo 29.º.~~ Os parceiros sociais são consultados no âmbito do Comité de Diálogo Setorial criado nos termos da 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 europeu²⁶. ~~Aqueles~~ Os parceiros sociais devem dar parecer no prazo de três meses.

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

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.

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

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

Artigo ~~67~~.º

Deficiências ~~das~~ ETI

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

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

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

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

⇩ texto renovado

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.

²⁶ JO L 225 de 12.8.1998, p. 27. ~~Decisão com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1792/2006 (JO L 362 de 20.12.2006, p. 1).~~

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.

↓ 2008/57/CE

~~Artigo 8.º~~

~~Alargamento do âmbito de aplicação das ETI~~

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

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

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

~~a) A autorização de entrada em serviço:~~

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

~~de subsistemas de infraestrutura, energia e controlo/comando e sinalização nas vias, nas partes da rede ainda não abrangidas pelas ETI,~~

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

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

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

Artigo 79º

Derrogações ☒ **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 contemplados 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) Quando, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitirem, do ponto de vista económico ou técnico, a aplicação parcial ou total 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 a viabilidade económica do projeto.

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 respetivo território e 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. Na pendência da decisão da Comissão, o Estado-Membro pode aplicar imediatamente as disposições alternativas referidas no n.º 3.

5. A Comissão decidirá no prazo de quatro meses a contar da apresentação do pedido acompanhado do processo completo. Na falta de decisão, considerar-se-á que o pedido foi diferido.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE

6. Os Estados-Membros são informados dos resultados das análises e do resultado do procedimento previsto no n.º 3 ~~nos n.ºs 4 e 5.~~

↓ 2008/57/CE

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE

Artigo ~~84~~º

Colocação ~~no mercado~~ de componentes de interoperabilidade no mercado

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

- a) Apenas sejam colocados no mercado se permitirem a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário e ao mesmo tempo cumprirem os requisitos essenciais;
- b) Sejam utilizados no respetivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam, e sejam convenientemente instalados e mantidos.

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

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

↓ texto renovado

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o âmbito, conteúdo e formato da declaração CE de conformidade ou de 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.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~9~~¹¹.º

Conformidade ou aptidão para utilização

1. Os Estados-Membros ⇒ e a Agência ⇐ devem considerar ☒ interoperáveis e conformes com os requisitos essenciais ☒ os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização ~~conformes com os requisitos essenciais previstos na presente diretiva.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

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

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

4. As peças sobressalentes de subsistemas já em serviço quando da entrada em vigor da ETI correspondente podem ser instaladas nesses subsistemas sem que seja necessário seguir o 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 do n.º 1 do artigo ~~8~~¹⁰.º, n.º 1.

~~Artigo 12.º~~

~~Incumprimento dos requisitos essenciais por parte de especificações europeias~~

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

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

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

Artigo ~~10~~¹³.º

**Procedimento ~~aplicável à~~ de emissão da declaração «CE» de conformidade
ou de aptidão para utilização**

1. Para ~~elaborar~~ emitir a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, o fabricante, ou o ~~respetivo seu~~ mandatário estabelecido na ~~Comunidade~~ ☒ União ☒, ~~deve~~ aplicar as disposições previstas nas ETI ~~que digam respeito a esse componente~~ pertinentes.

2. ~~Sempre que~~ 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 ~~respetivo seu~~ mandatário estabelecido na ~~Comunidade~~ ☒ União ☒, ~~tenham~~ apresentado o pedido.

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

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

5. ⇒ A fim de prevenir a colocação no mercado de componentes de interoperabilidade não conformes com os requisitos essenciais, e sem ~~Sem~~ prejuízo do disposto no artigo ~~11~~¹⁴.º:

a) ~~A constatação por~~ Se um Estado-Membro constatar ~~de~~ que a declaração «CE» de conformidade foi indevidamente emitida, obriga o fabricante, ou o ~~respetivo seu~~ mandatário estabelecido na ~~Comunidade~~ ☒ União ☒, fica obrigado, se necessário, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a pôr termo à infração ~~nas~~ termos condições definidas ~~por esse~~ 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~~¹⁴.º.

Incumprimento dos requisitos essenciais por parte de componentes de interoperabilidade

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

1. Se verificar que é improvável que, utilizado ~~de acordo com a respetiva finalidade~~ 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, ~~respeite~~ satisfaça os requisitos essenciais, o Estado-Membro deve tomar todas as medidas necessárias para restringir o seu campo de aplicação, proibir a sua utilização, ~~ou~~ retirá-lo do mercado ⇒ ou recolhê-lo ⇐ . O Estado-Membro ~~em causa~~ informa imediatamente a Comissão ⇒ e os restantes Estados-Membros ⇐ das medidas tomadas e indica o dos motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

↓ 2008/57/CE

- a) Do incumprimento dos requisitos essenciais;
 - b) Da aplicação incorreta das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação;
 - c) De uma deficiência das especificações europeias.
-

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE

3. Se um componente de interoperabilidade que ~~disponha~~ 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.

CAPÍTULO IV

SUBSISTEMAS

~~Artigo 15.º~~

~~Procedimento de entrada em serviço~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE

~~Artigo 1246.º~~

Livre circulação dos subsistemas

Sem prejuízo do disposto no capítulo V ~~n.º 1 do artigo 15.º~~, os Estados-Membros não podem, nos respetivos territórios e por motivos relacionados com a presente diretiva, proibir, restringir ou ~~prejudicar~~ dificultar a construção, entrada em serviço e exploração de subsistemas ~~de carácter~~ 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, cujos elementos constam do anexo V,~~
- b) ~~Os~~ 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~~⁷.º

Conformidade com as ETI e as normas nacionais

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

1. Os Estados-Membros ⇒ e a Agência ⇐ devem considerar interoperáveis e conformes com ~~os~~ requisitos essenciais ~~que lhes digam respeito~~ os subsistemas ~~de carácter~~ estruturais constitutivos do sistema ferroviário que disponham da declaração «CE» de verificação.

↓ 2008/57/CE
⇒ texto renovado

2. A verificação da interoperabilidade, de acordo com os requisitos essenciais, dos subsistemas ~~de carácter~~ estruturais constitutivos do sistema ferroviário ~~é~~ deve ser feita com base nas ETI, ~~caso existam~~ ⇒ e nas normas nacionais notificadas em conformidade com o n.º 3 ⇐.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE

~~inexistência de ETI aplicáveis, ou~~

↓ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

- b) Quando ~~notificação de derrogações~~ tenha sido notificada, nos termos do artigo 79.º, a não-aplicação de uma ou mais ETI ⇒ ~~ou partes de ETI~~ ⇐: ~~ou~~
- c) Quando ~~em situações~~ casos específicos ~~que~~ impliquem a aplicação de normas técnicas não incluídas na ETI aplicável:⇐

↓ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~4. Nessa ocasião, os~~ Os Estados-Membros devem ~~indicar~~ designar igualmente os organismos responsáveis pela emissão ~~execução~~, no caso dessas normas técnicas, da declaração CE de verificação ~~do processo de verificação~~ referida no artigo ~~1815.º~~.

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 14.º

Normas nacionais

1. ⇒ Os Estados-Membros devem transmitir à Comissão a lista das normas nacionais referida no artigo 13.º, n.º 3 ⇐ ~~A referida lista deve ser transmitida:~~

- a) ~~Sempre que a lista de normas técnicas que, nos termos do n.º 3 do artigo 16.º da Diretiva 96/48/CE e do n.º 3 do artigo 16.º da Diretiva 2001/16/CE, teve de ser notificada até 30 de abril de 2005, sofra qualquer alteração, ou~~
- b) ~~Após a~~ apresentação de um pedido de ~~notificação da derrogação~~ não-aplicação da ETI, em conformidade com o artigo 7.º , ou

↓ 2008/57/CE
⇒ texto renovado

- 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 ⇐.

⇩ texto renovado

2. Os Estados-Membros devem notificar o texto integral das normas nacionais existentes à Agência e à Comissão, pelos meios informáticos apropriados, em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) n.º .../... [regulamento relativo à Agência].

3. 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 acidente.

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

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.

8. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, a classificação em grupos das normas nacionais notificadas, a fim de facilitar 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 as normas nacionais notificadas por força do presente artigo de acordo com o disposto nos atos de execução referidos no parágrafo anterior.

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

⇩ 2008/57/CE

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

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

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

Artigo ~~154.º~~

Procedimento de ~~elaboração~~ emissão da declaração ~~«CE»~~ de verificação

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

1. Para ~~elaborar~~ emitir a declaração ~~«CE»~~ de verificação, o requerente pede ~~convidar~~ ao organismo de avaliação da conformidade notificado que tiver escolhido para o efeito a abrir o processo de verificação ~~«CE»~~ indicado no anexo VI. O requerente pode ser a entidade adjudicante ou o fabricante, ou o respetivo mandatário na ~~Comunidade~~ 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. A tarefa pode abranger também a verificação das interfaces do subsistema ~~em questão em relação ao~~ com o sistema em que se integra, ~~baseando-se com base~~ nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos nos artigos ~~44.º e 45.º~~ 34.º e 35.º.

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 ~~técnico~~ deve conter todos os documentos necessários relativos às características do subsistema e, se necessário, todos os ~~elementos~~ documentos de certificação da conformidade dos componentes de interoperabilidade. Deve igualmente conter todos os elementos relativos às condições e restrições de utilização e às instruções de manutenção, fiscalização contínua ou periódica, regulação e conservação.

↓ texto renovado

4. Toda e qualquer alteração do processo técnico referido no n.º 3 com incidência nas verificações efetuadas obriga à emissão de uma nova declaração CE de verificação.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

54. 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 conforme disposto no n.º 7, alínea a) ~~o procedimento~~ ~~indicado no anexo VI~~.

~~65.~~ Se as ETI aplicáveis o permitirem, o organismo ~~de~~ de avaliação da conformidade ~~de~~ notificado pode emitir certificados de conformidade para séries de subsistemas ou determinadas partes desses subsistemas.

↓ texto renovado

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.

↓2008/57/CE

Artigo ~~1619~~º

Incumprimento dos requisitos essenciais por parte dos subsistemas

1. Se verificar que um subsistema ~~de caráter~~ 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 o não cumprimento integral resulta:

- a) Do incumprimento 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 ~~processo~~ procedimento de alteração das ETI ~~referido~~ previsto no artigo ~~76~~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.

~~*Artigo 20.º*~~

~~**Entrada em serviço de subsistemas existentes após renovação ou readaptação**~~

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

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

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

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

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

~~as características técnicas aplicáveis em vez da ETI,~~

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

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

CAPÍTULO V

VEÍCULOS

↓ texto renovado

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 localizados ou utilizados no território do Estado-Membro.

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 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 .../... [Diretiva da Segurança Ferroviária].

4. Em caso de renovação ou adaptação de subsistemas existentes, o requerente deve enviar à autoridade nacional de segurança (se se tratar do subsistema «energia» ou «infraestrutura») ou à Agência (se se tratar do subsistema «controlo-comando e sinalização de via»), um processo com a descrição do projeto. 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 meses a contar da receção das informações necessárias.

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 dela, 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) O exigirem os planos nacionais de execução estabelecidos pelos Estados-Membros.

Artigo 19.º

Colocação de subsistemas móveis no mercado

1. Os subsistemas «material circulante» e «controlo-comando e sinalização de bordo» 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.

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

3. 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.

↓2008/57/CE

Artigo 21.º

~~Autorização de entrada em serviço de veículos~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↴ texto renovado

Artigo 20.º

Autorização de colocação do veículo no mercado

1. O veículo só pode ser colocado no mercado depois de lhe ser emitida pela Agência, em conformidade com o n.º 5, a autorização de colocação no mercado.

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.

3. A autorização de colocação do veículo no mercado pode estipular condições de utilização e outras restrições.

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].

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.

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.

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.

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

(b) Deve ser emitida uma nova autorização de colocação do veículo no mercado se tiver havido alteração dos valores dos parâmetros inscritos na autorização já emitida.

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.

Artigo 21.º

Entrada em serviço de veículos

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].

Para o efeito, o veículo deve primeiro obter a autorização de colocação no mercado a que se refere o artigo 20.º.

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 de veículos. As decisões devem ser registadas nos registos nacionais de material circulante a que se refere o artigo 43.º.

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.

↓2008/57/CE

~~Artigo 22.º~~

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

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

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

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

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

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

~~à compatibilidade técnica entre o veículo e a rede em causa;~~

~~às regras nacionais aplicáveis aos pontos em aberto;~~

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

~~Artigo 23.º~~

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

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

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

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

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

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

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

~~d) As características técnicas e operacionais que provem que o veículo é compatível com as infraestruturas e as instalações fixas, nomeadamente as condições elimáticas, o sistema de alimentação de energia, o sistema de controlo comando e sinalização, a bitola da via e o gabarito da infraestrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionamentos da rede.~~

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

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

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

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

~~6. A autoridade nacional responsável pela segurança define, após consultar o requerente, o âmbito e o conteúdo das informações complementares, das análises de risco ou dos ensaios solicitados. O gestor da 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~~

~~apresentação do pedido pelo requerente. A autoridade nacional responsável pela segurança deve, se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.~~

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

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

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

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

~~Artigo 24.º~~

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

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

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

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

~~no que diz respeito aos outros aspetos técnicos, são aplicáveis as regras nacionais notificadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 17.º da presente diretiva e do artigo 8.º da Diretiva 2004/49/CE.~~

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

~~Artigo 25.º~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~A autoridade nacional responsável pela segurança define, após consultar o requerente, o âmbito e o conteúdo das informações complementares, das análises de risco ou dos ensaios solicitados. O gestor da 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 apresentação do pedido pelo requerente. A autoridade nacional responsável pela segurança deve, se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.~~

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~22~~26.º

Autorização de ~~de~~ colocação de ~~de~~ tipos de veículos ~~de~~ no mercado ~~de~~

~~1. Os Estados-Membros podem conceder~~ As autorizações a ~~de~~ de colocação de ~~de~~ tipos de veículos ~~de~~ no mercado ~~de~~ ⇒ são emitidas pela Agência ~~de~~.

↓ texto renovado

A Agência deve emitir orientações pormenorizadas sobre o modo de se obter a autorização de colocação de tipos de veículos 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.

↓ 2008/57/CE
⇒ texto renovado

~~2. No entanto, se~~ ⇒ emitir uma autorização de colocação de um veículo no mercado, a Agência deve ~~de~~ autorizar ~~em~~ um veículo, os Estados-Membros ~~de~~ devem simultaneamente autorizar ⇒ emitir a autorização de colocação do correspondente tipo de veículo no mercado ~~de~~ o tipo de veículo.

↓ texto renovado

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.

↓ 2008/57/CE

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

⇩ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

~~54. O modelo de A declaração de conformidade com o tipo é aprovado ⇒ emitida em conformidade com o disposto na Decisão 2010/713/UE ⇐ pela Comissão até 19 de Julho de 2009, com base num projeto da Agência e pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º.~~

~~65. A declaração de conformidade com o tipo é estabelecida emitida de acordo com:~~

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

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

⇩ texto renovado

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 são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

~~7. As autorizações de tipo ⇒ As autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado ⇐ são devem ser registadas no registo europeu ⇒ homólogo ⇐ de tipos de veículos autorizados a que se refere o artigo 4434.º. Este registo especifica o Estado-Membro ou Estados-Membros em que um tipo de veículo está autorizado.~~

↓ 2008/57/CE

~~Artigo 27.º~~

~~Classificação das normas nacionais~~

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~ORGANISMOS NOTIFICADOS~~ ☒ NOTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE ☒

↓ 2008/57/CE

~~Artigo 28.º~~

~~Organismos notificados~~

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

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

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

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

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

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

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

⇩ texto renovado

Artigo 23.º

Notificação

Cada Estado-Membro deve notificar à Comissão e aos restantes Estados-Membros os 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 a 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 .../... [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;

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 a 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 a 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 em conformidade com o 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 a 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 a 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 a 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 a 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 à 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 a 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, em conformidade com o 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.

↓ 2008/57/CE

CAPÍTULO VII

~~COMITÉ E PROGRAMA DE TRABALHO~~

Artigo 31.º

~~Programa de trabalho~~

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

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

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

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

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

~~d) Aprovação dos mandatos necessários à elaboração das ETI;~~

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

~~f) Aprovação dos projetos de programas de normalização;~~

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

CAPÍTULO VIII

REGISTOS DA REDE E DOS VEÍCULOS

Artigo ~~4232~~.º

Sistema de numeração dos veículos

1. Todos os veículos em serviço no sistema ferroviário da ~~Comunidade~~ União devem ostentar um número europeu de veículo (EVN NEV), atribuído ⇒ pela autoridade nacional de segurança competente para o território em causa previamente à primeira entrada em serviço do veículo ⇐ ~~quando é concedida a primeira autorização de entrada em serviço.~~

↓ 2008/57/CE

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

↓ texto renovado

2. A empresa ferroviária que explora o veículo deve garantir a marcação deste com o NEV atribuído.

↓ 2008/57/CE
⇒ texto renovado

3. O EVN NEV é especificado na ~~ETI relativa à operação e gestão do tráfego~~ ⇒ Decisão 2007/756/CE ⇐ .

↓ 2008/57/CE
⇒ texto renovado

4. Salvo indicação em contrário na ~~ETI relativa à operação e gestão do tráfego~~ ⇒ Decisão 2007/756/CE ⇐ , o EVN NEV é atribuído ao um veículo uma única vez.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE
⇒ texto renovado

Artigo ~~4333~~.º

Registos ~~de matrícula~~ nacionais ~~de material circulante~~

1. Cada Estado-Membro deve manter um registo dos veículos ferroviários autorizados ⇒ que entraram em serviço ⇐ no seu território. Esse registo está sujeito aos seguintes requisitos:

- a) Deve respeitar as especificações comuns definidas referidas no n.º 2;
- b) Deve ser conservado e atualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

c) Deve ser acessível às autoridades responsáveis pela ☒ nacionais de ☒ segurança e aos organismos responsáveis pelos de inquéritos a que se referem os artigos 16.º e 21.º da Diretiva .../... [Diretiva da Segurança Ferroviária] 2004/49/CE; deve igualmente ser acessível, a pedido de carácter 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 único²⁷ ~~30.º da Diretiva 2001/14/CE~~, à Agência, às empresas ferroviárias, aos gestores ~~das~~ infraestruturas e às pessoas ou organizações que efetuam o registo de veículos ou que se encontram identificadas no registo.

~~2. As especificações comuns do registo são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 29.º e com base no projeto de especificações elaborado pela Agência. Esse projeto de especificações deve incluir 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.~~

⇓ texto renovado

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 são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

↓ 2008/57/CE

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

- ~~a) O EVN;~~

²⁷ JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

~~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 34.º;~~

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

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

~~f) A entidade encarregada da manutenção.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE

⇒ texto renovado

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

5. No caso dos veículos que entraram em serviço pela primeira vez num país terceiro e que ~~foram autorizados~~ entrem subsequentemente em serviço num Estado-Membro ~~para entrada em serviço no seu território~~, este Estado-Membro deve assegurar que os dados do veículo enumerados nas alíneas d) a f) do n.º 2 possam ser obtidos através do registo ~~de matrícula~~ nacional de material circulante ou no quadro de disposições consagradas em acordo internacional . ~~Os dados referidos na alínea f) do n.º 2 podem ser substituídos por dados essenciais de segurança relacionados com o calendário da manutenção.~~

Artigo ~~443~~.º

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

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

1. A Agência cria e conserva um registo das autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado, emitidas em conformidade com o artigo 22.º ~~ferroviários autorizados pelos Estados-Membros a entrarem em serviço no sistema ferroviário da Comunidade~~. Este registo está sujeito aos seguintes requisitos:

a) É Deve ser público e estar acessível eletronicamente;

- b) Cumpra Deve respeitar as especificações comuns definidas referidas no n.º 34;
- c) Está Deve estar interligado com todos os registos de matrícula nacionais de material circulante.

↴ texto renovado

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 são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

↓ 2008/57/CE

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

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

~~b) O nome do fabricante;~~

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

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

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

Artigo ~~45~~²⁵.º

Registo da infraestrutura

↴ texto renovado

1. Cada Estado-Membro deve publicar um registo da infraestrutura, de que constem os valores dos parâmetros da rede para cada subsistema, ou parte de subsistema, em causa.
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.
4. Os Estados-Membros devem atualizar o registo da infraestrutura conforme disposto na Decisão 2011/633/UE da Comissão.
5. Podem ser associados ao registo da infraestrutura outros registos, como o registo da acessibilidade.
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 são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

↓ 2008/57/CE

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

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

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

~~Artigo 36.º~~

~~Projeto de referencial~~

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

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

↓2008/57/CE (adaptado)

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES ☒ TRANSITÓRIAS E ☒ FINAIS

↓ texto renovado

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 previsto no artigo 4.º, n.º 2, e no artigo 5.º, n.º 3, é conferido por um período indeterminado, a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva.

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

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

5. Os atos delegados adotados ao abrigo do artigo 4.º, n.º 2, e do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da data em que o ato lhes foi notificado, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 47.º

Procedimento de urgência

1. Os atos delegados adotados ao abrigo do presente artigo entram em vigor sem demora, e são aplicáveis desde que não tenha sido formulada nenhuma objeção em conformidade com o n.º 2. A notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho deve expor os motivos que justificam o recurso ao procedimento de urgência.

2. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem formular objeções a um ato delegado, segundo o procedimento descrito no artigo 46, n.º 5. Nesse caso, a Comissão revoga o ato sem demora após a notificação da decisão pela qual o Parlamento Europeu ou o Conselho tiverem formulado objeções.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~48~~²⁹.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo ~~Comité~~ criado pelo artigo 21.º da Diretiva 96/48/CE ~~(a seguir designado «Comité»)~~. ⇒ Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011. ⇐

2. Sempre que se faça referência ao presente número, ~~são~~ é aplicável ~~os artigos~~ ⇒ 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 ⇐ ~~3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.~~

3. Sempre que se faça referência ao presente número, ~~são~~ é aplicável ~~os artigos~~ ⇒ 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 ⇐ ~~5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.~~

↓ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE

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

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

~~5. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1, 2, 4 e 6 do artigo 5.º A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º~~

Artigo 30.º

Funções complementares

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE
⇒ texto renovado

Artigo ~~49~~³⁷.º

Fundamentação

~~Todas~~ 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 ~~67.º~~, ~~12.º~~, ~~114.º~~ e ~~161.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 ~~50~~³⁹.º

Relatórios e informação

1. De três em três anos, e pela primeira vez ⇒ três anos depois da publicação da presente diretiva ⇐ ~~em 19 de julho de 2011~~, a Comissão ~~deve~~ apresentar 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 ~~79.º~~ ⇒ e da aplicação do capítulo V. ⇐

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~32.~~ A Agência deve ~~elaborar~~ criar e atualizar regularmente um instrumento capaz de fornecer, a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão, um panorama do nível de interoperabilidade do sistema ferroviário. Esse instrumento deve utilizar as informações constantes dos registos previstos nos capítulo VII artigos 33.º, 34.º e 35.º.

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 após a data de entrada em vigor].

2. As autorizações de entrada em serviço de veículos emitidas em conformidade com o 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 detentores de autorizações de entrada em serviço emitidas em conformidade com o n.º 1 ou o n.º 2 têm de receber uma autorização de colocação no mercado para poderem ser explorados em redes não abrangidas pelas autorizações de que são detentores. 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 a partir da qual sejam aplicáveis os atos de execução correspondentes, previstos no artigo 8.º, n.º 2, 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.

Artigo 53.º

Recomendações e pareceres da Agência

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

Artigo ~~5438.º~~

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor ⇨, até [dois anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva], ⇩ as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento aos artigos 1.º e 2.º, ao n.º 2 do artigo 4.º, aos n.os 2, 5, 6 e 8 do artigo 5.º, aos n.os 1, 2, 3, 9 e 10 do artigo 6.º, aos artigos 7.º, 8.º e 9.º, aos n.os 4 e 5 do

~~artigo 11.º, ao artigo 12.º, ao n.º 5 do artigo 13.º, aos artigos 15.º, 16.º e 17.º, aos n.os 1, 2, 4 e 5 do artigo 18.º, ao n.º 3 do artigo 19.º, aos artigos 20.º a 27.º, aos n.os 4 e 6 do artigo 28.º, aos artigos 32.º a 35.º e aos anexos I a IX~~ ⇒ 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, ⇐ ~~até 19 de julho de 2010~~, e devem comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições ⇒, bem como o quadro de correspondência entre essas disposições e a presente diretiva. O quadro de correspondência é necessário para que os interessados possam identificar claramente as disposições aplicáveis a nível nacional para dar cumprimento à presente diretiva ⇐.

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

↓2008/57/CE

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que ~~aprovarem nas matérias reguladas~~ adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~23. Enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário no respetivo território, as~~ A obrigações de transposição e aplicação ☒ do 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 42.º, artigo 43.º, artigo 45.º, n.ºs 1 a 5, e artigo 51.º ☒ ~~dos capítulos IV, V, VII e VIII da presente diretiva não se aplicam~~ à República de Chipre nem à República de Malta enquanto não existir rede ferroviária nos respetivos territórios.

↓2008/57/CE (adaptado)

No entanto, logo que uma entidade pública ou privada apresente uma candidatura oficial para construir uma linha de caminho de ferro com vista à sua exploração por uma ou mais empresas ferroviárias, ~~os~~ Estados-Membros em questão interessado ~~devem aprovar~~ adotar legislação que permita aplicar os ~~capítulos~~ ☒ artigos ☒ referidos no primeiro parágrafo no prazo de um ano a contar da data de receção da candidatura.

Artigo ~~5540~~.º

Revogação

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

As Diretivas ~~96/48/CE e 2001/16/CE~~ 2008/57/CE , tal como alterada pelas diretivas indicadas no anexo ~~IVIX~~, parte A, ~~são~~ é revogadas com efeitos a partir de [dois anos após a data de entrada em vigor] ~~19 de julho de 2010~~, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros ~~no que refere~~ quanto aos prazos ~~para a~~ de transposição para o direito interno e ~~para a aplicação~~ das referidas diretivas indicados no anexo IV, parte B .

As ~~remissões para as~~ referências à diretivas revogadas devem entender-se como ~~sendo feitas~~ referências ~~para a~~ à presente diretiva e ~~devem ler-se nos termos de~~ ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo ~~VXI~~.

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

Artigo ~~5641~~.º

Entrada em vigor

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

↓ texto renovado

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

↓ 2008/57/CE

Artigo ~~5742~~.º

Destinatários

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

⇒ Elementos do sistema ferroviário da União ⇐ ~~ÂMBITO DE APLICAÇÃO~~

~~1. SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU CONVENCIONAL~~

1.1. Rede

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

Para efeitos da presente diretiva, ~~esta~~ a rede da União compreende ~~pe~~ subdividir-se nas seguintes categorias:

- as linhas especialmente construídas para alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h,
- as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade, equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h,
- as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade que apresentam características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, em que a velocidade deve ser adaptada caso a caso. Esta categoria compreende igualmente as linhas de interconexão entre as redes de alta velocidade e convencional, as vias de 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,
- as linhas convencionais previstas para o tráfego de passageiros,
- as linhas convencionais previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias),
- as linhas convencionais previstas ~~especialmente concebidas ou adaptadas~~ para o tráfego de mercadorias,
- os nós para o tráfego de passageiros,
- os nós para o tráfego de mercadorias, incluindo os terminais intermodais,
- as vias de ligação entre os elementos acima referidos.

Esta rede ~~inclui~~ 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 ~~transporte~~ de passageiros ~~a longa distância~~ e os ~~transporte~~ serviços de mercadorias explorados na rede, a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da ~~mesma~~ rede e a gestão eficaz do tráfego.

2. Veículos

↓ 2008/57/CE

⇒ texto renovado

⇒ Para efeitos da presente diretiva, os veículos ferroviários da União ~~⇐ O sistema ferroviário transeuropeu convencional~~ compreendem ~~todos~~ os veículos aptos a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ~~⇐ da União ⇐~~ ou em parte dela, incluindo:

↓ texto renovado

- locomotivas e material circulante de passageiros, incluindo unidades de tração térmica ou elétrica, automotoras térmicas ou elétricas e carruagens;
- vagões, incluindo os veículos concebidos para o transporte de camiões;
- 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.

↓ 2008/57/CE

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

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

~~comboios automotores térmicos ou elétricos,~~

~~veículos de tração térmicos ou elétricos,~~

~~carruagens de passageiros,~~

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

~~O equipamento móvel de construção e manutenção da infraestrutura ferroviária pode ser incluído.~~

~~Cada uma destas categorias pode ser subdividida em:~~

~~veículos destinados a utilização internacional,~~

~~veículos destinados a utilização nacional.~~

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

~~2. SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU DE ALTA VELOCIDADE~~

~~2.1. Rede~~

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

~~As linhas de alta velocidade compreendem:~~

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

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

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

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

~~2.2. Veículos~~

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

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

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

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

~~ETI para os veículos convencionais devem especificar também requisitos para uma exploração segura de veículos convencionais nas redes de alta velocidade.~~

~~3. COMPATIBILIDADE DO SISTEMA FERROVIÁRIO~~

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

~~4. ALARGAMENTO DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO~~

~~4.1. Subcategorias de rede e de veículos~~

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

~~4.2. Salvaguardas em matéria de custos~~

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

~~— custo da medida proposta;~~

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

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

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

~~— benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário;~~

~~— aumento da segurança do funcionamento.~~

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

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) ~~as infraestruturas conexas das estações (plataformas, zonas de acesso, incluindo os meios destinados às pessoas com mobilidade reduzida, etc.)~~ 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 ~~qualquer tipo de serviço ferroviário~~ ⇒ qualquer tipo de serviço ferroviário ⇐ ~~serviços transfronteiras~~.

2.6. Aplicações telemáticas

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

- a) As aplicações para os serviços de passageiros, designadamente os sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem, os sistemas de reserva e de pagamento, a gestão das bagagens e a gestão das correspondências ferroviárias e com outros modos de transporte;
- b) As aplicações para os serviços de mercadorias, designadamente os sistemas de informação (acompanhamento em tempo real das mercadorias e dos comboios), os sistemas de triagem e de 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 ~~o fabrico~~, ~~bem como~~ a manutenção e a vigilância dos componentes críticos para a segurança e, em especial, dos elementos envolvidos na circulação dos comboios, devem garantir um nível de segurança que corresponda aos objetivos fixados para a rede, incluindo para situações degradadas específicas.

1.1.2. Os parâmetros relativos ao contacto roda-carril devem ~~cumprir~~ 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 ~~travagem~~ devem garantir a paragem na distância de frenagem ~~travagem~~ 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 ~~utilizados~~, devem ter por finalidade limitar a deflagração, a propagação e os efeitos do fogo e do fumo em caso de incêndio.

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

1.2. Fiabilidade e disponibilidade

A vigilância e 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 ~~doesse~~ 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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE

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 ~~concebidos~~ projetados e ~~realizados~~ 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, ~~em estado normal de manutenção,~~ provocar, no solo, um nível de vibrações inadmissível para as atividades e nas 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 ~~o cumprimento~~ 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 ~~realizadas~~ construídas por forma a limitar os riscos para a segurança das pessoas (estabilidade, incêndio, acesso, evacuação, plataformas ~~cais~~, etc.).

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

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 ~~de caminho de ferro 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 eléctrica/térmica utilizados devem:

- permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado,
- no caso de sistemas de alimentação de energia eléctrica, ser compatíveis com os dispositivos de captação instalados nos comboios.

2.3. Controlo-comando e sinalização

2.3.1. Segurança

As instalações e ~~as operações~~ os procedimentos de controlo-comando e sinalização utilizados devem possibilitar uma 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 total 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, ~~de sistema ferroviário~~ nas condições especificadas, em todo o sistema ferroviário.

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

As técnicas de travagem frenagem e os esforços exercidos devem ser compatíveis com a conceção das vias, das estruturas de engenharia 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 ao pessoal de acompanhamento entrar em contacto com este.

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

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

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

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

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

2.4.2. Fiabilidade e disponibilidade

~~Caso se verifique uma situação degradada específica,~~ A conceção dos equipamentos vitais e do equipamento de rolamento, de tração e de travagem 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 energia 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 climáticas relevantes.

2.4.4. Controlo

Os comboios devem estar equipados de 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 processos procedimentos utilizados nos centros de manutenção devem garantir ~~uma~~ 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 ~~estabelecimento da coerência~~ ajustamento das regras de exploração das redes e das qualificações dos maquinistas, e do pessoal de bordo e do pessoal dos centros de controlo devem assegurar ~~uma~~ exploração segura, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços ~~transfronteiriços~~ internacionais e ~~internos~~ nacionais.

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 estabelecidos pelos operadores ~~interessados~~ nos centros de controlo e manutenção devem garantir um elevado nível de segurança.

2.6.2. Fiabilidade e disponibilidade

As operações e a periodicidade da manutenção, a formação e qualificações do pessoal de manutenção e o sistema de garantia da qualidade estabelecidos pelos operadores ~~interessados~~ nos centros de 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 ~~eficácia~~ eficiência operacional do sistema ferroviário, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços ~~transfronteiriços~~ internacionais e ~~internos~~ nacionais.

2.7. Instrumentos Aplicações telemáticas para os serviços dos de passageiros e do transporte de mercadorias

2.7.1. Compatibilidade técnica

Os requisitos essenciais no domínio das ~~instrumentos~~ 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, instrumentos 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 eficácia 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 ~~em~~ materia ergonómica 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

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

1. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE

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

1.1. Componentes genéricos

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

1.2. Componentes genéricos com características específicas

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

1.3. Componentes específicos

Trata-se de componentes específicos das aplicações ferroviárias.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO COPE

A declaração «CE» abrange:

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

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

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

3. CONTEÚDO DA DECLARAÇÃO «CE»

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

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

- as referências da diretiva,
- nome e endereço do fabricante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma do fabricante),
- descrição do componente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.),
- indicação do processo adotado para declarar a conformidade ou a aptidão para utilização (artigo 13.º),
- quaisquer descrições relevantes do componente de interoperabilidade, designadamente as respetivas condições de utilização,
- nome e endereço do organismo ou organismos notificados que intervieram no processo adotado no que respeita à conformidade ou à aptidão para utilização, bem como a data do certificado de exame, e, se aplicável, a duração e as condições de validade do mesmo,
- se aplicável, referência das especificações europeias,
- identificação do signatário habilitado para representar o fabricante ou o mandatário deste último estabelecido na Comunidade.

ANEXO V

DECLARAÇÃO DE VERIFICAÇÃO DO SUBSISTEMA

1. Declaração CE de verificação do subsistema

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

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

~~as referências da diretiva,~~

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

~~a descrição sucinta do subsistema,~~

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

~~as referências dos documentos contidos no processo técnico,~~

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

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

~~a identificação do signatário.~~

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

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

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

ANEXO V

PROCEDIMENTO DE VERIFICAÇÃO DOS SUBSISTEMAS

1. PRINCÍPIOS GERAIS

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

~~que a sua conceção, construção e instalação satisfazem os requisitos essenciais que lhe dizem respeito, e~~

~~que pode ser autorizada a sua entrada em serviço.~~

2. PROCEDIMENTO DE VERIFICAÇÃO CE

2.1. Introdução

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

~~satisfaz a ou as ETI pertinentes,~~

~~satisfaz as outras disposições regulamentares aplicáveis decorrentes do Tratado.~~

2.2. Partes do subsistema e fases

2.2.1 Declaração de verificação intermédia (DVI)

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

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

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

2.2.2 Partes do subsistema

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

2.2.3 Fases do procedimento de verificação

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

~~conceção global,~~

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

~~ensaio final.~~

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

~~2.3. Certificado de verificação~~

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

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

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

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

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

~~avaliar o ensaio final do subsistema.~~

~~2.4. Processo técnico~~

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

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

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

~~cópias das declarações CE de conformidade ou de aptidão para utilização de que os referidos componentes devem estar munidos em conformidade com o artigo 13.º, acompanhadas, se aplicável, das correspondentes notas de cálculo e de cópia dos~~

~~registos dos ensaios e exames efetuados pelos organismos notificados com base nas especificações técnicas comuns;~~

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

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

~~os certificados CE emitidos em conformidade com outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado;~~

~~nos casos em que se exige integração segura, nos termos do Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão³¹, o requerente deve incluir no processo técnico o relatório do avaliador sobre a aplicação dos métodos de segurança comum para a avaliação dos riscos a que se refere o artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 2004/49/CE.~~

~~2.5. Monitorização~~

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

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

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

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

~~2.5.5. Para emitir a declaração CE de aptidão para utilização a que se refere a secção 2 do anexo IV, o organismo notificado deve estar em condições de verificar o subsistema em que está incorporado o componente de interoperabilidade em causa, de modo a determinar, se a~~

³¹ JO L 108 de 22.4.2009, p. 4.

~~ETI correspondente assim o exigir, a sua aptidão para utilização no meio ferroviário a que se destina.~~

~~2.6. Depósito~~

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

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

~~2.7. Publicação~~

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

~~— pedidos de verificação CE e de procedimento DVI recebidos;~~

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

~~— certificados CE de DVI emitidos ou recusados;~~

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

~~— certificados CE de verificação emitidos ou recusados.~~

~~2.8. Línguas~~

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

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

~~3.1. Introdução~~

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

~~3.2. Certificado de verificação~~

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

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

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

~~3.3. Processo técnico~~

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

↓ 2008/57/CE

ANEXO VII

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

↓ 2009/131/CE Art. 1 e anexo

~~1. Lista de parâmetros~~

~~1.1. Documentação geral~~

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

~~1.2. Estrutura e partes mecânicas~~

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

~~1.3. Interação com a via e gabaris~~

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

~~1.4. Sistema de frenagem~~

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

~~1.5. Elementos relativos aos passageiros~~

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

~~1.6. Condições ambientais e efeitos aerodinâmicos~~

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

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

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

~~1.8. Sistemas de alimentação elétrica e de controlo a bordo~~

~~Sistemas de propulsão, alimentação elétrica e controlo a bordo, bem como a interface do veículo com a infraestrutura de alimentação elétrica e todos os aspetos da compatibilidade eletromagnética~~

~~1.9. Instalações, interfaces e ambiente do pessoal~~

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

~~1.10. Proteção contra incêndios e evacuação~~

~~1.11. Assistência ao comboio~~

~~Instalações e interfaces de bordo para assistência ao comboio~~

~~1.12. Equipamento de controlo comando e sinalização a bordo~~

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

~~1.13. Requisitos operacionais específicos~~

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

~~1.14. Elementos relativos às mercadorias~~

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

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

↓ 2008/57/CE

~~2. Classificação das regras~~

~~As regras nacionais relativas aos parâmetros enumerados no ponto 1 devem ser afetadas a um dos três grupos abaixo mencionados. As normas e restrições de caráter estritamente local estão excluídas. A verificação destas últimas faz parte das verificações a efetuar de comum acordo pelas empresas ferroviárias e pelos gestores das infraestruturas.~~

~~Grupo A:~~

~~O grupo A inclui:~~

~~normas internacionais,~~

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

~~*Grupo B:*~~

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

~~*Grupo C:*~~

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

ANEXO VIII

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

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

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

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

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

~~4. O pessoal encarregado das verificações deve possuir:~~

~~— boa formação técnica e profissional,~~

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

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

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

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

~~7. O pessoal do organismo está sujeito a sigilo profissional em relação a todas as informações que obtiver no exercício das suas funções no âmbito da presente diretiva ou de qualquer disposição de direito nacional que lhe dê efeito (exceto em relação às autoridades administrativas competentes e aos organismos de investigação de acidentes do Estado em que exerce as suas atividades, bem como aos organismos responsáveis pela investigação de~~

~~acidentes provocados por falhas dos componentes ou subsistemas de interoperabilidade verificados).~~

↓ 2008/57/CE

~~ANEXO IX~~

~~PROCESSO DE APRESENTAÇÃO DE PEDIDO DE DERROGAÇÃO~~

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

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

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

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

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

~~referência precisa e elementos concretos sobre as disposições alternativas que serão aplicadas;~~

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

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

~~qualquer outro elemento justificativo do pedido de derrogação;~~

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

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

ANEXO IV

PARTE A

Diretivas revogadas

e suas sucessivas alterações

(~~referidas~~ a que faz referência no artigo ~~5540~~.º)

Diretiva 96/48/CE <input checked="" type="checkbox"/> 2008/57/CE <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1) <input checked="" type="checkbox"/>
Diretiva 2001/16/CE <input checked="" type="checkbox"/> 2009/131/CE <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> (JO L 273 de 17.10.2009, p. 12) <input checked="" type="checkbox"/>
Diretiva 2004/49/CE <input checked="" type="checkbox"/> 2011/18/CE <input checked="" type="checkbox"/>	Unicamente o artigo 14.º <input checked="" type="checkbox"/> (JO L 57 de 2.3.2011, p. 21) <input checked="" type="checkbox"/>

PARTE B

Prazos de transposição para o direito nacional

(~~referidos~~ a que faz referência no artigo ~~5540~~.º)

Diretiva	Data-limite de transposição
96/48/CE <input checked="" type="checkbox"/> 2008/57/CE <input checked="" type="checkbox"/>	9 de abril de 1999 <input checked="" type="checkbox"/> 19 de julho de 2010 <input checked="" type="checkbox"/>
2001/16/CE <input checked="" type="checkbox"/> 2009/131/CE <input checked="" type="checkbox"/>	20 de abril de 2003 <input checked="" type="checkbox"/> 19 de julho de 2010 <input checked="" type="checkbox"/>
2004/49/CE <input checked="" type="checkbox"/> 2011/18/UE <input checked="" type="checkbox"/>	30 de abril de 2006 <input checked="" type="checkbox"/> 31 de dezembro de 2011 <input checked="" type="checkbox"/>

ANEXO XI

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 96/48/CE	Directiva 2001/16/CE	Presente diretiva
Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1
Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2
—	—	Artigo 1.º, n.º 3
—	Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 1.º, n.º 4
Artigo 2.º, proémio	Artigo 2.º, proémio	Artigo 2.º, proémio
Artigo 2.º, alíneas a) a l)	Artigo 2.º, alíneas a) a l)	Artigo 2.º, alíneas a) a b) e e) a m)
—	—	Artigo 2.º, alíneas e) e d)
Artigo 2.º, alínea n)	Artigo 2.º, alínea m)	Artigo 2.º, alínea n)
Artigo 2.º, alínea o)	Artigo 2.º, alínea n)	Artigo 2.º, alínea o)
Artigo 2.º, alínea m)	Artigo 2.º, alínea o)	Artigo 2.º, alínea p)
Artigo 2.º, alínea p)	Artigo 2.º, alínea p)	Artigo 2.º, alínea q)
—	—	Artigo 2.º, alínea r) a z)
Artigos 3.º, 4.º e 5.º	Artigos 3.º, 4.º e 5.º	Artigos 3.º, 4.º e n.º 1 a 5 do artigo 5.º
Artigo 5.º, n.º 6	Artigo 5.º, n.º 7	Artigo 5.º, n.º 7
—	—	Artigo 5.º, n.º 6
—	—	Artigo 5.º, n.º 8
Artigo 6.º, n.º 1 a 8	Artigo 6.º, n.º 1 a 8	Artigo 6.º, n.º 1 a 8
—	—	Artigo 6.º, n.º 9 e 10
—	—	Artigos 7.º e 8
Artigo 7.º	Artigo 7.º	Artigo 9.º
Artigo 8.º	Artigo 8.º	Artigo 10.º, n.º 1

Artigo 9.º	Artigo 9.º	Artigo 10.º, n.º 2
Artigo 10.º, n.º 1 a 3	Artigo 10.º, n.º 1 a 3	Artigo 11.º, n.º 1 a 3
—	Artigo 10.º, n.º 6	Artigo 11.º, n.º 4
—	—	Artigo 11.º, n.º 5
Artigos 11.º a 13.º	Artigos 11.º a 13.º	Artigos 12.º a 14.º
Artigo 14.º, n.º 1 e 2	Artigo 14.º, n.º 1 e 2	Artigo 15.º, n.º 1 e 2
Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 20.º
Artigo 14.º, n.º 4 e 5	Artigo 14.º, n.º 4 e 5	Artigo 33.º
—	—	Artigo 15.º, n.º 2 e 3
Artigos 15.º e 16.º	Artigos 15.º e 16.º	Artigos 16.º e 17.º
Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 17.º, n.º 3
—	—	—
Artigo 18.º, n.º 1 a 3	Artigo 18.º, n.º 1 a 3	Artigo 18.º, n.º 1 a 3
—	—	Artigo 18.º, n.º 4 a 5
Artigo 19.º	Artigo 19.º	Artigo 19.º
Artigo 20.º	Artigo 20.º	Artigo 28.º
—	—	Artigos 21 to 27
Artigo 21.º, n.º 1 a 3	Artigo 21.º, n.º 1 a 3	Artigo 29.º, n.º 1 a 3
—	—	Artigo 29.º, n.º 4 e 5
—	—	—
Artigo 21.º A, n.º 1	Artigo 22.º	Artigo 30.º, n.º 2
Artigo 21.º, n.º 4	Artigo 21.º, n.º 4	Artigo 30.º, n.º 4
Artigo 21.º A, n.º 2	Artigo 21.º A	Artigo 30.º, n.º 1
Artigo 21.º B	—	—
Artigo 21.º C	Artigo 21.º B	Artigo 30.º, n.º 3
Artigo 22.º	Artigo 26.º	Artigo 37.º
Artigo 22.º A	Artigo 24.º	Artigos 34.º e 35.º

—	—	Artigo 32.º
—	Artigo 23.º	Artigo 31.º
—	Artigo 25.º	Artigo 36.º
Artigo 23.º	Artigo 27.º	Artigo 38.º
Artigo 24.º	Artigo 28.º	Artigo 39.º
—	—	Artigo 40.º
Artigo 25.º	Artigo 29.º	Artigo 41.º
Artigo 26.º	Artigo 30.º	Artigo 42.º
Anexos I a VI	Anexos I a VI	Anexos I a VI
—	—	Anexo VII
Anexo VII	Anexo VII	Anexo VIII
—	—	Anexos IX a XI



ANEXO V

QUADRO 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
-----	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
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