

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

► B

DIRECTIVA 96/48/CE DO CONSELHO

de 23 de Julho de 1996

relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade

(JO L 235 de 17.9.1996, p. 6)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Setembro de 2003	L 284	1	31.10.2003



DIRECTIVA 96/48/CE DO CONSELHO

de 23 de Julho de 1996

relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o terceiro parágrafo do seu artigo 129.ºD,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando que, para que os cidadãos da União, os operadores económicos e as colectividades 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 de comboios de alta velocidade, bem como o acesso a essas redes;

Considerando que um grupo de alto nível composto por representantes dos Governos dos Estados-membros, dos caminhos-de-ferro europeus e da indústria ferroviária europeia, reunido pela Comissão na sequência do pedido formulado pelo Conselho na sua Resolução de 4 e 5 de Dezembro de 1989, elaborou o plano director de uma rede transeuropeia de comboios de alta velocidade;

Considerando que a Comissão apresentou ao Conselho, em Dezembro de 1990, uma comunicação relativa a esta rede de comboios de alta velocidade e que o Conselho acolheu favoravelmente esta comunicação na sua Resolução de 17 de Dezembro de 1990 ⁽⁵⁾;

Considerando que o artigo 129.ºC do Tratado prevê que a Comunidade realizará todas as acções que possam revelar-se necessárias para assegurar a interoperabilidade das redes, em especial no domínio da harmonização das normas técnicas;

Considerando que a exploração comercial dos comboios de alta velocidade pressupõe a existência de uma excelente coerência entre as características das infra-estruturas e as do material circulante; que dela dependem o nível de desempenho, a segurança, a qualidade dos serviços e o respectivo custo e que é nessa coerência que assenta a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;

Considerando que a Directiva 91/440/CEE, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽⁶⁾, implica que as empresas ferroviárias tenham maior acesso às redes ferroviárias dos Estados-membros, o que, por conseguinte, exige a interoperabilidade das infra-estruturas, dos equipamentos e do material circulante;

Considerando que os Estados-membros têm a responsabilidade de assegurar a observância das regras de segurança, de saúde e de protecção dos consumidores aplicáveis às redes ferroviárias em geral aquando da concepção, construção, entrada em serviço e exploração; que têm

⁽¹⁾ JO n.º C 134 de 17. 5. 1994, p. 6.

⁽²⁾ JO n.º C 397 de 31. 12. 1994, p. 8.

⁽³⁾ JO n.º C 210 de 14. 8. 1995, p. 38.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 19 de Janeiro de 1995 (JO n.º C 43 de 20. 2. 1995, p. 60), posição comum do Conselho de 8 de Dezembro de 1995 (JO n.º C 356 de 30. 12. 1995, p. 43) e decisão do Parlamento Europeu de 16 de Abril de 1996 (JO n.º C 141 de 13. 5. 1996, p. 48).

⁽⁵⁾ JO n.º C 33 de 8. 2. 1991, p. 1.

⁽⁶⁾ JO n.º L 237 de 24. 8. 1991, p. 25.

▼B

também responsabilidades para com as autoridades locais no domínio do direito dos solos, do ordenamento do território e da protecção do ambiente; que este facto é particularmente pertinente no que respeita às redes de comboios de alta velocidade;

Considerando que a Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no meio ambiente ⁽¹⁾, requer a avaliação do impacto no ambiente da construção de vias destinadas ao tráfego ferroviário para longas distâncias;

Considerando que as regulamentações nacionais, bem como os regulamentos internos e as especificações técnicas que os caminhos-de-ferro aplicam, apresentam divergências importantes; que tais regulamentações nacionais e regulamentos internos integram técnicas específicas à indústria nacional; que prescrevem dimensões e dispositivos específicos bem como características especiais; que esta situação impede, nomeadamente, que os comboios de alta velocidade possam circular em boas condições em todo o território comunitário;

Considerando que, com o correr dos anos, esta situação criou laços muito estreitos entre as indústrias ferroviárias nacionais e os caminhos-de-ferro nacionais, em detrimento da abertura efectiva dos mercados; que, para que possam aumentar a sua competitividade à escala mundial, estas indústrias devem dispor de um mercado europeu aberto e concorrencial;

Considerando que se justifica, portanto, definir para toda a Comunidade requisitos essenciais aplicáveis ao sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;

Considerando que, dada a vastidão e a complexidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, se afigurou necessário, por questões de ordem operacional, decompô-lo em subsistemas; que, em relação a cada subsistema e para toda a Comunidade, importa especificar os requisitos essenciais, estabelecer os parâmetros fundamentais e determinar as especificações técnicas necessárias para satisfazer os requisitos essenciais, designadamente no que respeita aos componentes e às interfaces; que, no entanto, que determinados subsistemas (ambiente, utentes e exploração) apenas serão objecto de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) quando tal se revelar necessário para garantir a interoperabilidade nos domínios das infra-estruturas, da energia, do controlo-comando e da sinalização, bem como do material circulante;

Considerando que a execução das disposições relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade não deverá criar entraves injustificados do ponto de vista dos custos-benefícios à manutenção da coerência da rede ferroviária existente em cada Estado-membro, esforçando-se por preservar o objectivo de circulação dos comboios de alta velocidade no território comunitário;

Considerando que há que permitir ao Estado-membro em questão a não aplicação de determinadas especificações técnicas de interoperabilidade em casos específicos, bem como prever procedimentos que garantam que essas derrogações são justificadas; que o artigo 129.ºC do Tratado exige que as acções comunitárias no domínio da interoperabilidade tenham em conta a potencial viabilidade económica dos projectos;

Considerando que para satisfazer as disposições adequadas relativas aos procedimentos de celebração de contratos no sector ferroviário, designadamente a Directiva 93/38/CEE ⁽²⁾, as entidades adjudicantes devem incluir as especificações técnicas nos documentos gerais ou nos cadernos de encargos próprios de cada contrato; que importa criar um

⁽¹⁾ JO n.º L 175 de 5. 7. 1985, p. 40.

⁽²⁾ Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação de procedimentos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO n.º L 199 de 9. 8. 1993, p. 84), com a redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

▼B

conjunto de especificações europeias que sirvam de referência para tais especificações técnicas;

Considerando que, na acepção da Directiva 93/38/CEE, se entende por «especificação europeia» uma especificação técnica comum, uma aprovação técnica europeia ou uma norma nacional que transpõe uma norma europeia; que as normas europeias harmonizadas são elaboradas por um organismo europeu de normalização, o Comité Europeu de Normalização (CEN), o Comité Europeu de Normalização Electrónica (Cenelec) ou o Instituto Europeu de Normalização das Telecomunicações (ETSI), mediante mandato da Comissão, e que as respectivas referências devem ser publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*;

Considerando o interesse para a Comunidade de um sistema internacional de normalização capaz de elaborar normas efectivamente utilizadas pelos parceiros comerciais internacionais e que observem os requisitos da política comunitária; que, por conseguinte, os organismos europeus de normalização devem prosseguir a cooperação com as organizações internacionais de normalização;

Considerando que as entidades adjudicantes definem as especificações suplementares necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas; que tais especificações não devem comprometer a observância dos requisitos essenciais, harmonizados a nível comunitário, que o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade deve satisfazer;

Considerando que os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização dos componentes devem assentar na utilização dos módulos que são objecto da Decisão 93/465/CEE ⁽¹⁾; que se justifica desenvolver o mais possível, por forma a assegurar o desenvolvimento das indústrias envolvidas, os procedimentos que envolvam o sistema de garantia da qualidade; que a noção de componente abrange objectos materiais e imateriais, como o suporte lógico;

Considerando que a avaliação da aptidão para a utilização se aplica no caso dos componentes mais críticos para a segurança, a disponibilidade ou a economia do sistema;

Considerando que é nos respectivos cadernos de encargos que as entidades adjudicantes, nomeadamente no que respeita aos componentes, estabelecem, com base nas especificações europeias, as características que os fabricantes devem respeitar contratualmente; que, nestas condições, a conformidade dos componentes está sobretudo relacionada com o respectivo domínio de utilização, por forma a assegurar e garantir a interoperabilidade do sistema, e não apenas com a sua livre circulação no mercado comunitário;

Considerando que, por conseguinte, não é necessário que o fabricante aponha a marcação «CE» nos componentes sujeitos ao disposto na presente directiva e que, a partir da avaliação da conformidade e/ou da aptidão para a utilização efectuada nos moldes previstos na presente directiva, basta a declaração de conformidade do fabricante; que este facto não prejudica a obrigação que incumbe aos fabricantes de aporem em determinados componentes a marcação «CE», que atesta a sua conformidade com outras disposições comunitárias que os abrangem;

Considerando que os subsistemas que constituem o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem ser sujeitos a um processo de verificação; que tal verificação deve permitir que as autoridades responsáveis pela autorização da entrada em serviço se certifiquem de que, nas fases de concepção, construção e entrada em serviço, os resultados se encontram em conformidade com as disposições regulamentares, técnicas e operacionais aplicáveis; que este facto deve

⁽¹⁾ Decisão 93/465/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1993, relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, destinados a ser utilizados nas directivas de harmonização técnica (JO n.º L 220 de 30. 8. 1993, p. 23).

▼B

igualmente permitir aos construtores esperar uma igualdade de tratamento em todos os países; que importa, portanto, elaborar um módulo que defina os princípios e as condições da verificação «CE» destes subsistemas;

Considerando que o processo de verificação «CE» assenta nas ETI; que estas ETI são elaboradas, mediante mandato da Comissão, pelo organismo representativo comum dos gestores das infra-estruturas, das empresas ferroviárias e da indústria; que é obrigatória a referência às ETI, por forma a assegurar a interoperabilidade da rede, e que as ETI estão sujeitas ao disposto no artigo 18.º da Directiva 93/38/CEE;

Considerando que os organismos notificados responsáveis pela instrução dos processos de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização dos componentes, bem como o processo de verificação dos subsistemas, designadamente em caso de inexistência de especificações europeias, devem coordenar as respectivas decisões tanto quanto possível;

Considerando que a Directiva 91/440/CEE impõe, no que respeita à contabilidade, uma separação entre as actividades relativas à exploração dos serviços de transportes e as relativas à gestão das infra-estruturas ferroviárias; que, nesta óptica, importa que os serviços especializados dos gestores de infra-estruturas ferroviárias designados pelos organismos notificados sejam estruturados por forma a que observem os critérios aplicáveis a este tipo de organismos; que podem ser notificados outros organismos especializados, desde que satisfaçam estes mesmos critérios;

Considerando que a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade assume uma dimensão comunitária; que os Estados-membros não estão em condições de adoptar individualmente as disposições necessárias para que esta interoperabilidade se concretize; que importa, portanto, em aplicação do princípio da subsidiariedade, empreender esta acção a nível comunitário,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposições gerais*Artigo 1.º*

1. Nos termos dos artigos 129.ºB e 129.ºC do Tratado, a presente directiva tem por objectivo estabelecer as condições a satisfazer para realizar no território comunitário a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade tal como se encontra descrito no anexo I.

2. As referidas condições dizem respeito ao projecto, à construção, à adaptação e à exploração das infra-estruturas e do material circulante que contribuirão para o funcionamento deste sistema e que entrarão em serviço após a data de entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 2.º

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

- a) *Sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade*, o conjunto, descrito no anexo I, constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da rede transeuropeia de transporte, construídas ou adaptadas para serem percorridas a alta velocidade, e pelo material circulante concebido para percorrer essas infra-estruturas;
- b) *Interoperabilidade*, a capacidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios de alta velocidade que atinjam os níveis de desempenho especificados. Essa capacidade tem por base o conjunto das condições regulamentares, técnicas e operacionais a observar para satisfazer os requisitos essenciais;

▼B

- c) *Subsistemas*, o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade subdivide-se, conforme indicado no anexo II, em subsistemas de carácter estrutural ou funcional para os quais deverão ser definidos requisitos essenciais;
- d) *Componentes de interoperabilidade*, qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;
- e) *Requisitos essenciais*, o conjunto de condições descritas no anexo III que devem ser observadas pelo sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, pelos subsistemas e pelos componentes de interoperabilidade;
- f) *Especificação europeia*, uma especificação técnica comum, uma aprovação técnica europeia ou uma norma nacional que transponha uma norma europeia, tal como definidas nos pontos 8 a 12 do artigo 1.º da Directiva 93/38/CEE;
- g) *Especificações técnicas de interoperabilidade*, a seguir designadas «ETI», as especificações de que cada subsistema é objecto a fim de satisfazer os requisitos essenciais estabelecendo as necessárias relações funcionais recíprocas entre os subsistemas do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e assegurando a coerência deste;
- h) *Organismo representativo comum*, o organismo que reúne representantes dos gestores das infra-estruturas, das empresas ferroviárias e da indústria, responsável pela elaboração das ETI. Entende-se por «gestores de infra-estruturas» os referidos nos artigos 3.º e 7.º da Directiva 91/440/CEE;
- i) *Organismos notificados*, os organismos responsáveis por avaliar a conformidade ou a aptidão para a utilização dos componentes de interoperabilidade ou de instruir o processo de verificação «CE» dos subsistemas.

Artigo 3.º

1. A presente directiva abrange as disposições relativas, no que respeita a cada subsistema, aos parâmetros, aos componentes de interoperabilidade, às interfaces e aos procedimentos, bem como as condições de coerência global do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que são necessárias para realizar a sua interoperabilidade.

2. As disposições da presente directiva aplicam-se sem prejuízo de outras disposições comunitárias pertinentes. Contudo, no caso dos componentes de interoperabilidade, a observância dos requisitos essenciais da presente directiva pode obrigar à utilização de especificações europeias especificamente elaboradas para esse efeito.

Artigo 4.º

1. O sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade devem satisfazer os requisitos essenciais que lhes dizem respeito.

2. As especificações técnicas suplementares referidas no n.º 4 do artigo 18.º da Directiva 93/38/CEE que sejam necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas aplicadas na Comunidade, não devem contrariar os requisitos essenciais.

CAPÍTULO II

Especificações técnicas de interoperabilidade*Artigo 5.º*

1. Todos os subsistemas serão objecto de uma ETI. No que respeita aos subsistemas relativos ao ambiente, à exploração ou aos utentes, só

▼B

serão elaboradas ETI se tal se revelar necessário para assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade no domínio das infra-estruturas, da energia, do controlo-comando e da sinalização, bem como do material circulante.

2. Os subsistemas devem ser conformes com as ETI; essa conformidade deve manter-se em permanência no decurso da utilização de cada subsistema.

3. Se necessário, para que se concretize a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, as ETI devem:

- a) Precisar os requisitos essenciais a aplicar aos subsistemas e às respectivas interfaces;
- b) Estabelecer os parâmetros fundamentais indicados no ponto 3 do anexo II que são necessários para satisfazer os requisitos essenciais;
- c) Fixar as condições a observar para atingir os desempenhos especificados para cada uma das seguintes categorias de linhas:
 - linhas especialmente construídas para a alta velocidade,
 - linhas especialmente adaptadas para a alta velocidade,
 - linhas especialmente adaptadas para a alta velocidade que tenham características específicas devido a entraves topográficos, de relevo ou de ambiente urbano;
- d) Fixar as eventuais regras de execução em certos casos específicos;
- e) Determinar os componentes de interoperabilidade e as interfaces que devem ser objecto de especificações europeias, incluindo normas europeias, que são necessários para concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade cumprindo os requisitos essenciais;
- f) Indicar, em cada caso previsto, os módulos definidos na Decisão 93/465/CEE ou, se necessário, os procedimentos específicos que devem ser utilizados para avaliar quer a conformidade, quer a aptidão para a utilização dos componentes de interoperabilidade, e para proceder à verificação «CE» dos subsistemas.

4. As ETI não prejudicam as decisões dos Estados-membros relativas à utilização de infra-estruturas novas ou adaptadas para a circulação de outros comboios.

5. O cumprimento de conjunto das ETI permitirá constituir um sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade coerente, que preservará, de forma adequada, a coerência da rede ferroviária existente em cada Estado-membro.

Artigo 6.º

1. Os projectos de ETI devem ser elaborados pelo organismo representativo comum, mediante mandato da Comissão, determinado nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º As ETI serão adoptadas e revistas nos termos do mesmo procedimento. As ETI serão publicadas pela Comissão no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

2. Competirá ao organismo representativo comum preparar a revisão e actualização das ETI e fazer ao comité referido no artigo 21.º toda e qualquer recomendação útil para atender à evolução da técnica ou das exigências sociais.

3. Na elaboração, adopção e revisão das ETI tomar-se-á em consideração o custo previsível das soluções técnicas que permitirão satisfazê-las, tendo em vista definir e aplicar as soluções mais rentáveis. Para o efeito, o organismo representativo comum juntará a cada projecto de ETI uma avaliação dos custos e vantagens previsíveis dessas soluções técnicas para todos os operadores e agentes económicos interessados.

4. O comité referido no artigo 21.º será regularmente informado pelo organismo representativo comum dos trabalhos de elaboração das ETI. O comité pode formular a esse respeito todos os mandatos ou recomen-

▼B

dações pertinentes relativos à concepção das ETI, com base nos requisitos essenciais, bem como sobre a avaliação dos custos.

5. Aquando da adopção de cada ETI, a respectiva data da entrada em vigor será fixada nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º

6. O organismo representativo comum deve actuar de forma aberta e transparente em conformidade com os processos comunitários gerais de normalização.

Artigo 7.º

Os Estados-membros poderão não aplicar determinadas ETI, inclusive as que se referem ao material circulante, nos casos e condições seguintes:

- a) A um projecto de nova linha ou de adaptação de uma linha existente para a alta velocidade que se encontre numa fase avançada de desenvolvimento aquando da publicação dessas ETI.

O Estado-membro em questão notificará previamente a sua intenção de derrogação à Comissão, informando-a do adiantamento do projecto e enviando-lhe um processo com as ETI ou as partes das ETI que pretende não sejam aplicadas, as disposições que tenciona aplicar na realização do projecto a fim de favorecer a sua interoperabilidade a prazo e as razões técnicas, administrativas ou económicas que justificam essa derrogação;

- b) A um projecto de adaptação de uma linha existente para a alta velocidade, quando o gabarito, a bitola ou a distância entre os eixos das vias dessa linha possuir valores diferentes dos existentes na maior parte da rede ferroviária europeia e quando essa linha não constituir uma ligação directa com a rede de alta velocidade de outro Estado-membro, que faça parte integrante da rede transeuropeia de alta velocidade.

O Estado-membro em questão notificará previamente a sua intenção de derrogação à Comissão e enviar-lhe-á um processo com as ETI ou as partes das ETI relativas aos parâmetros físicos referidos no primeiro parágrafo que pretende não sejam aplicadas, as disposições que tenciona aplicar na realização do projecto para favorecer a sua interoperabilidade a prazo, as medidas transitórias que permitam assegurar uma compatibilidade de exploração e as razões técnicas, administrativas ou económicas que justificam essa derrogação;

- c) Aos projectos de novas linhas ou de adaptação de linhas existentes para a alta velocidade realizados no território desse Estado-membro, quando a sua rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária de alta velocidade do resto da Comunidade.

O Estado-membro em questão notificará previamente a sua intenção de derrogação à Comissão e enviar-lhe-á um processo com os documentos previstos no segundo parágrafo da alínea b);

- d) A um projecto de adaptação de uma linha existente para a alta velocidade quando a aplicação dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto.

O Estado-membro em questão notificará previamente a sua intenção de derrogação à Comissão e enviar-lhe-á um processo com as ETI ou as partes das ETI que pretende não sejam aplicadas. A Comissão examinará se as medidas projectadas pelo Estado-membro são justificadas e tomará uma decisão nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º



CAPÍTULO III

Componentes de interoperabilidade*Artigo 8.º*

Os Estados-membros adoptarão todas as medidas necessárias para que os componentes de interoperabilidade:

- apenas sejam colocados no mercado se permitirem a concretização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade satisfazendo os requisitos essenciais,
- sejam utilizados no respectivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam e sejam objecto de instalação e manutenção adequadas.

Estas disposições não obstam a que esses componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações, nem à sua utilização para as linhas ferroviárias convencionais.

Artigo 9.º

Os Estados-membros não podem, nos respectivos territórios e por motivos relacionados com a presente directiva, proibir, restringir ou levantar entraves à colocação no mercado de componentes de interoperabilidade para utilização no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que cumpram o disposto na presente directiva.

Artigo 10.º

1. Os Estados-membros considerarão conformes com os requisitos essenciais previstos na presente directiva que lhes digam respeito os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização, cujos elementos constam do anexo IV.
2. A conformidade de um componente de interoperabilidade com os requisitos essenciais que lhe dizem respeito é determinada com base nas especificações europeias pertinentes, caso existam.
3. As referências das especificações europeias serão publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.
4. Os Estados-membros publicarão as referências das normas nacionais que transpõem as normas europeias.
5. Na falta de especificações europeias e sem prejuízo do n.º 5 do artigo 20.º, os Estados-membros comunicarão aos restantes Estados-membros e à Comissão as normas e especificações técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais.

Artigo 11.º

Sempre que um Estado-membro ou a Comissão considerem que determinadas especificações europeias não satisfazem os requisitos essenciais, poderá decidir-se que essas especificações sejam modificadas ou parcial ou totalmente retiradas das publicações onde se encontram incluídas, para o que se recorrerá ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º, após consulta ao comité instituído pela Directiva 83/189/CEE do Conselho, de 28 de Março de 1983, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas ⁽¹⁾, caso se trate de normas europeias.

Artigo 12.º

1. Se um Estado-membro verificar que um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização, colocado no mercado e utilizado de acordo com a respectiva finalidade, pode comprometer a observância dos

⁽¹⁾ JO n.º L 109 de 26. 4. 1983, p. 8. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

▼B

requisitos essenciais, tomará todas as medidas necessárias para restringir o seu campo de aplicação ou proibir a sua utilização, ou para o retirar do mercado. O referido Estado-membro informará imediatamente a Comissão sobre as medidas tomadas e indicará os motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

- da não observância dos requisitos essenciais,
- de uma má aplicação das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação,
- de uma insuficiência das especificações europeias.

2. A Comissão consultará as partes interessadas o mais rapidamente possível. Se, após esta consulta, a Comissão verificar que a medida se justifica, informará imediatamente desse facto o Estado-membro que tomou a iniciativa, bem como todos os restantes Estados-membros. Se, após esta consulta, a Comissão verificar que a medida se não justifica, informará imediatamente desse facto o Estado-membro que tomou a iniciativa, bem como o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade. Se a decisão referida no n.º 1 for motivada por uma lacuna nas especificações europeias, aplicar-se-á o procedimento definido no artigo 11.º

3. Se um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade se revelar não conforme, o Estado-membro competente tomará as medidas adequadas contra quem passou a declaração, e informará 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.

Artigo 13.º

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

2. Se as ETI o exigirem, a avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização do componente de interoperabilidade será instruída pelo organismo notificado junto do qual o fabricante, ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade, tenha apresentado o correspondente requerimento.

3. Se os componentes de interoperabilidade forem abrangidos por outras directivas comunitárias relativas a outras questões, a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização deverá, nesse caso, indicar que os componentes de interoperabilidade satisfazem igualmente os requisitos dessas outras directivas.

4. Se nem o fabricante nem o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade tiver cumprido as obrigações dos n.ºs 1, 2 e 3, essas obrigações caberão a quem colocar no mercado o componente de interoperabilidade. O mesmo se aplica a quem montar componentes de interoperabilidade ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio, no que diz respeito à presente directiva.

5. Sem prejuízo do artigo 12.º:

- a) A constatação por um Estado-membro de que a declaração «CE» de conformidade foi indevidamente emitida, obriga o fabricante, ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a fazer cessar a infracção nas condições estabelecidas por esse Estado-membro;
- b) Se a não conformidade continuar a verificar-se, o Estado-membro deve adoptar 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 dos procedimentos previstos no artigo 12.º



CAPÍTULO IV

Subsistemas*Artigo 14.º*

Cabe a cada Estado-membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que sejam implantados no respectivo território ou que sejam explorados pelas empresas ferroviárias nele estabelecidas.

Para este efeito, os Estados-membros tomarão todas as medidas necessárias para que esses subsistemas apenas possam entrar em serviço se forem concebidos, construídos e instalados e/ou explorados por forma a não comprometerem a observância dos requisitos essenciais que se lhes aplicam, quando integrados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

Artigo 15.º

Sem prejuízo do artigo 19.º, os Estados-membros não podem, nos respectivos territórios e por motivos relacionados com a presente directiva, proibir, restringir ou levantar entraves à construção, entrada em serviço e exploração de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que satisfaçam os requisitos essenciais.

Artigo 16.º

1. Os Estados-membros considerarão interoperáveis e conformes com os requisitos essenciais que lhes dizem respeito os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que disponham da declaração «CE» de verificação.
2. A verificação da interoperabilidade, dentro da observância dos requisitos essenciais, dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade será feita com base nas ETI, caso existam.
3. Na falta de ETI, os Estados-membros comunicarão aos restantes Estados-membros e à Comissão a lista das regras técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais.

Artigo 17.º

Se se afigurar que as ETI não satisfazem integralmente os requisitos essenciais, o assunto poderá ser submetido à apreciação do Comité referido no artigo 21.º, a pedido de um Estado-membro ou por iniciativa da Comissão.

Artigo 18.º

1. Para elaborar a declaração «CE» de verificação, a entidade adjudicante, ou o respectivo mandatário, mandará instruir o processo de verificação «CE» pelo organismo notificado que escolher para o efeito.
2. A missão do organismo notificado responsável pela verificação «CE» de um subsistema inicia-se na fase de projecto e abrange todo o período de construção até à fase de recepção, antes da entrada em serviço do subsistema.
3. O organismo notificado é responsável pela organização de um processo técnico que deverá acompanhar a declaração «CE» de verificação. Este processo técnico deve conter todos os documentos necessários relativos às características do subsistema, bem como, se necessário, todos os elementos de certificação da conformidade dos componentes de interoperabilidade. Deve igualmente conter todos os elementos relativos às condições e restrições de utilização e às instruções de manutenção, fiscalização contínua ou periódica, regulação e conservação.

▼B*Artigo 19.º*

1. Se um Estado-membro verificar que um subsistema de carácter estrutural, munido da declaração «CE» de verificação acompanhada pelo processo técnico, não observa integralmente o disposto na presente directiva, nomeadamente os requisitos essenciais, pode requerer a realização de verificações complementares.
2. O Estado-membro que estiver na origem do pedido informará de imediato a Comissão das verificações complementares pedidas, expondo as razões que as justificam. A Comissão dará imediatamente início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º

CAPÍTULO V

Organismos notificados*Artigo 20.º*

1. Os Estados-membros devem notificar à Comissão e aos restantes Estados-membros os organismos responsáveis pela execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização referido no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º, devendo indicar para cada um deles o respectivo domínio de competência.

A Comissão deve atribuir-lhes números de identificação e publicar no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* a lista destes organismos acompanhados pelos respectivos números de identificação e domínios de competência, cuja actualização deve assegurar.

2. Os Estados-membros devem aplicar os critérios previstos no anexo VII para a avaliação dos organismos a notificar. Presumem-se que são conformes com os referidos critérios os organismos que observem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias pertinentes.
3. Os Estados-membros retirarão a autorização a qualquer organismo que deixe de satisfazer os critérios enunciados no anexo VII. Deste facto informarão imediatamente a Comissão e os outros Estados-membros.
4. Se um Estado-membro ou a Comissão considerarem que um organismo notificado por um outro Estado-membro não satisfaz os critérios pertinentes, a questão será submetida à apreciação do comité previsto no artigo 21.º, que dará o seu parecer no prazo de três meses; à luz do parecer do comité, a Comissão informará o Estado-membro em causa de todas as alterações necessárias para que o organismo notificado possa conservar o estatuto que lhe foi reconhecido.
5. Se necessário, a coordenação dos organismos notificados será feita nos termos do procedimento previsto no n.º 4 do artigo 21.º

CAPÍTULO VI

Comité**▼M1***Artigo 21.º*

1. A Comissão é assistida por um Comité.
 2. Sempre que se faça referência ao presente artigo, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE ⁽¹⁾, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º
- O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

⁽¹⁾ Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (JO L 184 de 17.7.1999, p. 23; rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

▼M1

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.
4. O Comité pode discutir qualquer questão relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.
5. Se necessário, o Comité pode criar grupos de trabalho para o auxiliarem no desempenho das suas funções, nomeadamente para assegurar a coordenação dos organismos notificados.
6. O Comité é constituído a partir da entrada em vigor da presente directiva.

▼B

CAPÍTULO VII

Disposições finais*Artigo 22.º*

Qualquer decisão tomada em aplicação da presente directiva e relativa à avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização de componentes de interoperabilidade e à verificação de subsistemas integrados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, bem como às decisões tomadas em aplicação dos artigos 11.º, 12.º, 17.º e 19.º, deve ser fundamentada de modo preciso. Tal decisão deve ser notificada ao interessado o mais rapidamente possível e especificar as vias de recurso permitidas pela legislação em vigor no Estado-membro em questão, bem como os prazos dentro dos quais os recursos devem ser interpostos.

Artigo 23.º

1. Os Estados-membros devem alterar e adoptar as respectivas disposições legislativas, regulamentares e administrativas de modo a autorizarem a utilização dos componentes de interoperabilidade e a entrada em serviço e exploração dos subsistemas que estejam em conformidade com a presente directiva o mais tardar 30 meses após a entrada em vigor da mesma. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-membros adoptarem as disposições referidas no n.º 1, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 24.º

De dois em dois anos, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os progressos realizados no sentido da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

Artigo 25.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo primeiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 26.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

*ANEXO I***SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU DE ALTA VELOCIDADE****1. Infra-estruturas**

a) As infra-estruturas do sistema ferroviário europeu de alta velocidade serão as das linhas da rede transeuropeia de transportes definidas no âmbito das orientações referidas no artigo 129.ºC do Tratado:

- que forem especialmente construídas para serem percorridas a alta velocidade,
- que tenham sido especialmente adaptadas para serem percorridas a grande velocidade.

Essas infra-estruturas podem incluir linhas de malhagem e de ligação, em especial junções de linhas novas ou adaptadas para a alta velocidade com linhas de ligação às estações centrais das cidades, para as quais as velocidades têm de atender às condições locais.

b) As linhas de alta velocidade compreendem:

- as linhas especialmente construídas para alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h;
- as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade, equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h;
- as linhas especialmente adaptadas para alta velocidade de carácter específico devido a entraves topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, cuja velocidade deve ser adaptada caso a caso.

2. Material circulante

Os comboios de alta velocidade de tecnologia avançada devem ser concebidos para assegurar uma circulação segura e sem ruptura:

- a uma velocidade mínima de 250 km/h, nas linhas especialmente construídas para alta velocidade, que permitam, no entanto, atingir velocidades que ultrapassem os 300 km/h em circunstâncias adequadas,
- a uma velocidade da ordem dos 200 km/h, nas linhas existentes especialmente adaptadas,
- à máxima velocidade possível, nas restantes linhas.

3. Coerência das infra-estruturas e do material circulante

Os serviços de comboios de alta velocidade pressupõem a existência de uma excelente coerência entre as características das infra-estruturas e as do material circulante. O nível de desempenho, a segurança, a qualidade dos serviços e o respectivo custo dependem dessa coerência.



ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. Para efeitos do disposto na presente directiva, o sistema que constitui o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade pode ser subdividido em subsistemas, que correspondem:
 - 1.1. Quer a domínios de carácter estrutural:
 - infra-estruturas,
 - energia,
 - controlo-comando e sinalização,
 - material circulante;
 - 1.2. Quer a domínios de carácter funcional:
 - manutenção,
 - ambiente,
 - exploração,
 - utentes.
2. Para cada um dos referidos subsistemas, a lista dos aspectos relativos à interoperabilidade encontra-se enunciada nos mandatos confiados ao organismo representativo comum encarregado da elaboração dos projectos de ETI.

De harmonia com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º, esses mandatos são definidos nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º

Se necessário, a lista dos aspectos relativos à interoperabilidade enunciados nos mandatos é definido com exactidão pelo organismo representativo comum nos termos do disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 5.º

3. Na acepção do n.º 3, alínea b), do artigo 5.º, são designadamente considerados parâmetros fundamentais para a realização da interoperabilidade os seguintes elementos:

PARÂMETROS FUNDAMENTAIS

- Gabarito mínimo das infra-estruturas
- Raio de curvatura mínimo
- Bitola dos carris
- Esforços máximos na via
- Comprimento mínimo dos cais
- Altura dos cais
- Tensão de alimentação
- Geometria das catenárias
- Características do ERTMS (*)
- Carga por eixo
- Comprimento máximo dos comboios
- Gabarito do material circulante
- Características mínimas de travagem
- Características eléctricas-limite do material circulante
- Características mecânicas-limite do material circulante
- Características da exploração relacionadas com a segurança dos comboios
- Características-limite relativas aos ruídos exteriores
- Características-limite relativas às vibrações exteriores
- Características-limite relativas às perturbações electromagnéticas exteriores
- Características-limite relativas aos ruídos internos
- Características-limite relativas ao condicionamento do ar
- Características relativas ao transporte de pessoas deficientes

(*) European Rail Traffic Management System.



ANEXO III

REQUISITOS ESSENCIAIS**1. Requisitos de âmbito geral****1.1. Segurança**

- 1.1.1. A concepção, a construção ou o fabrico, bem como a manutenção e a vigilância dos componentes críticos para a segurança, e, em especial, dos elementos envolvidos na circulação dos comboios, devem garantir uma segurança em consonância com os objectivos fixados para a rede, mesmo que se verifiquem as situações degradadas especificadas.
- 1.1.2. Os parâmetros relativos ao contacto roda-carril devem observar os critérios de estabilidade de rolamento necessários para garantir a circulação com toda a segurança à velocidade máxima autorizada.
- 1.1.3. Os componentes utilizados devem resistir às solicitações normais ou excepcionais especificadas durante todo o período de serviço. Devem limitar-se as consequências em termos de segurança da sua avaria fortuita através da utilização de meios adequados.
- 1.1.4. A concepção das instalações fixas e do material circulante, bem como a escolha dos materiais utilizados, devem processar-se por forma a limitar a deflagração, a propagação e os efeitos do fogo e do fumo em caso de incêndio.
- 1.1.5. Os dispositivos destinados a serem manobrados pelos utentes devem ser concebidos por forma a não porem em risco a sua segurança em caso de utilizações previsíveis que não sejam conformes com os procedimentos afixados.

1.2. Fiabilidade e disponibilidade

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

1.3. Saúde

- 1.3.1. Não devem ser utilizados nos comboios e infra-estruturas ferroviárias materiais susceptíveis, pelo modo como são utilizados, de colocar em perigo a saúde das pessoas que a eles tenham acesso.
- 1.3.2. A escolha, a aplicação e a utilização destes materiais devem processar-se por forma a limitar a emissão de fumos ou gases nocivos e perigosos, designadamente em caso de incêndio.

1.4. Protecção do ambiente

- 1.4.1. As consequências para o ambiente da implantação e exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem ser avaliadas e tomadas em consideração aquando do projecto do sistema, em conformidade com as disposições comunitárias vigentes.
- 1.4.2. Os materiais utilizados no comboios e nas infra-estruturas devem evitar a emissão de fumos ou gases nocivos e perigosos para o ambiente, nomeadamente em caso de incêndio.
- 1.4.3. O material circulante e os sistemas de alimentação de energia devem ser concebidos e realizados para serem electromagneticamente compatíveis com as instalações, os equipamentos e as redes públicas ou privadas com as quais possa haver interferências.

1.5. Compatibilidade técnica

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

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

▼B**2. Requisitos específicos de cada subsistema**2.1. *Infra-estruturas*

2.1.1. Segurança

Devem ser tomadas medidas adaptadas para evitar o acesso ou intrusões indesejáveis nas instalações das linhas de alta velocidade.

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

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

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

2.2. *Energia*

2.2.1. Segurança

O funcionamento das instalações de alimentação de energia não deve comprometer a segurança dos comboios de alta velocidade, nem a das pessoas (utentes, pessoal envolvido na exploração, moradores da vizinhança e terceiros).

2.2.2. Protecção do ambiente

O funcionamento das instalações de alimentação de energia não deve exceder os limites especificados de perturbação do ambiente.

2.2.3. Compatibilidade técnica

Os sistemas de alimentação de energia eléctrica utilizados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem:

- permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado,
- ser compatíveis com os dispositivos de captação instalados nos comboios.

2.3. *Controlo-comando e sinalização*

2.3.1. Segurança

As instalações e as operações de controlo-comando e de sinalização utilizadas no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade devem possibilitar uma circulação de comboios que apresente um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados para a rede.

2.3.2. Compatibilidade técnica

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

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

2.4. *Material circulante*

2.4.1. Segurança

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

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

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

Devem ser adoptadas medidas no que respeita ao acesso aos componentes sob tensão, a fim de não pôr em perigo a segurança das pessoas.

▼B

Devem existir dispositivos que, em caso de perigo, permitam aos passageiros assinalá-lo ao condutor e ao pessoal que os acompanha 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 ser assinaladas.

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

A bordo dos comboios é obrigatória a existência de um sistema de iluminação de emergência com uma intensidade e uma autonomia suficientes.

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

2.4.2. Fiabilidade e disponibilidade

Em caso de situação degradada especificada, a concepção dos equipamentos vitais de rolamento, tracção e travagem, bem como de controlo-comando, deve permitir a prossecução da missão do comboio sem consequências nefastas para os equipamentos que se mantenham em serviço.

2.4.3. Compatibilidade técnica

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

As características dos dispositivos de captação de corrente devem possibilitar a circulação dos comboios com base nos sistemas de alimentação de energia do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

As características do material circulante devem permitir-lhe circular em todas as linhas em que esteja prevista a sua exploração.

2.5. *Manutenção*

2.5.1. Saúde

As instalações técnicas e os procedimentos utilizados nos centros de manutenção não devem ser prejudiciais para a saúde das pessoas.

2.5.2. Protecção do ambiente

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

2.5.3. Compatibilidade técnica

As instalações de manutenção destinadas aos comboios de alta velocidade devem permitir efectuar operações de manutenção da segurança, higiene e conforto em todos os comboios para que tenham sido projectadas.

2.6. *Ambiente*

2.6.1. Saúde

A exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade deve observar os níveis regulamentares em matéria de perturbações sonoras.

2.6.2. Protecção do ambiente

A exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade não deve causar um nível de vibrações no solo inadmissível para as actividades e o meio atravessado nas proximidades das infra-estruturas e em condições normais de manutenção.

2.7. *Exploração*

2.7.1. Segurança

O esforço de coerência no que respeita às regras de exploração das redes e as qualificações dos condutores e do pessoal de bordo devem assegurar uma exploração internacional segura.

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

▼B

2.7.2. Fiabilidade e disponibilidade

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

2.7.3. Compatibilidade técnica

O esforço de coerência no que respeita às regras de exploração das redes, bem como as qualificações dos condutores, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação, devem assegurar a eficácia da exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.



ANEXO IV

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE

Declaração «CE»

- **de conformidade**
- **de aptidão para a utilização**

1. *Componentes de interoperabilidade*

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

1.1. Componentes banalizados

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

1.2. Componentes banalizados com características específicas

Trata-se de componentes que não são propriamente específicos do sistema ferroviário, mas que devem apresentar comportamentos funcionais específicos se utilizados no domínio ferroviário.

1.3. Componentes específicos

Trata-se de componentes específicos das aplicações ferroviárias.

2. *Domínios de aplicação*

A declaração «CE» abrange:

- quer a avaliação, por um ou mais organismos notificados, da conformidade intrínseca de um componente de interoperabilidade, considerado isoladamente, com as especificações técnicas que deve observar,
- quer a avaliação/apreciação, por um ou mais organismos notificados, da aptidão para a utilização de um componente de interoperabilidade, analisado no respectivo contexto ferroviário, nomeadamente caso estejam envolvidas interfaces, avaliação/apreciação essa feita em relação às especificações técnicas, nomeadamente de carácter funcional, que devem ser respeitadas.

Os processos de avaliação aplicados pelos organismos notificados nas fases de projecto e de produção envolvem os módulos definidos na Decisão 93/465/CEE e devem respeitar as regras definidas nas ETI.

3. *Conteúdo da declaração «CE»*

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

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

- referências da directiva,
- nome e endereço do fabricante ou do respectivo mandatário estabelecido na Comunidade (indicar o nome da firma e o endereço completo; se se tratar de um mandatário, indicar igualmente o nome da firma do fabricante ou construtor),
- descrição do componente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.),
- indicação do processo adoptado para declarar a conformidade ou a aptidão para a utilização (artigo 11.º),
- quaisquer descrições pertinentes do componente de interoperabilidade, designadamente as respectivas condições de utilização,
- nome e endereço do organismo ou organismos notificados que intervieram no processo adoptado no que respeita à conformidade ou à aptidão para a utilização, bem como data do certificado de exame, e, se aplicável, duração e condições de validade do mesmo,
- se aplicável, referência das especificações europeias,
- identificação do signatário habilitado para representar o fabricante ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade.

*ANEXO V***SUBSISTEMAS****DECLARAÇÃO «CE» DE VERIFICAÇÃO**

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

Esta declaração deve ser redigida na mesma língua que o processo técnico e abranger os elementos que se seguem:

- referências da directiva,
- nome e endereço da entidade adjudicante, ou do respectivo mandatário estabelecido na Comunidade (indicar o nome da firma e o endereço completo; se se tratar de um mandatário, indicar igualmente o nome da firma da entidade adjudicante),
- descrição sucinta do subsistema,
- nome e endereço do organismo notificado que procedeu à verificação «CE» referida no artigo 18.º,
- referências dos documentos contidos no processo técnico,
- quaisquer disposições pertinentes, provisórias ou definitivas, que o subsistema deva satisfazer, designadamente, se aplicável, as restrições ou condições de exploração,
- caso seja provisória: prazo de validade da declaração «CE»,
- identificação do signatário.



ANEXO VI

SUBSISTEMAS

VERIFICAÇÃO «CE»

1. A verificação «CE» é o processo através do qual um organismo notificado verifica e atesta, a pedido da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade, que um subsistema está:
 - em conformidade com as disposições da directiva,
 - em conformidade com as restantes disposições regulamentares aplicáveis ao abrigo do Tratado
 e pode entrar em serviço.
2. A verificação do subsistema abrange as seguintes fases:
 - concepção global,
 - construção do subsistema, que abrange, designadamente, a execução dos trabalhos de engenharia civil, a montagem dos componentes e a regulação do conjunto,
 - ensaios de recepção do subsistema.
3. O organismo notificado responsável pela verificação «CE» elabora o certificado de conformidade destinado à entidade adjudicante ou ao seu mandatário estabelecido na Comunidade, que, por seu turno, elabora uma declaração «CE» de verificação destinada à autoridade competente do Estado-membro em que o subsistema é implantado e/ou explorado.
4. O processo técnico que acompanha a declaração de conformidade deve ser constituído do seguinte modo:
 - para as infra-estruturas: planos das estruturas, relatórios de recepção das ferragens e relatórios de ensaio e de controlo dos betões,
 - no que respeita aos outros subsistemas: desenhos de conjunto e de pormenor da execução, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuitos de comando, descrição dos sistemas informáticos e dos automatismos, instruções de funcionamento e manutenção, etc.,
 - lista dos componentes de interoperabilidade referidos no artigo 3.º incorporados no subsistema,
 - cópias das declarações «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização de que os componentes devem estar munidos em conformidade com as disposições do artigo 13.º da directiva, acompanhadas, se aplicável, das notas de cálculo correspondentes e de uma cópia dos relatórios dos ensaios e exames efectuados por organismos notificados com base nas especificações técnicas comuns,
 - certificado do organismo notificado encarregado da verificação «CE», que ateste que o projecto está em conformidade com as disposições da presente directiva, acompanhado das notas de cálculo correspondentes, por si assinado e especificando, se aplicável, as reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas, e acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados no âmbito da sua missão, tal como especificado nos pontos 5.3 e 5.4.
5. **Vigilância**
 - 5.1. O objectivo da vigilância «CE» é ter a certeza de que as obrigações decorrentes do processo técnico foram observadas durante a realização do subsistema.
 - 5.2. O organismo notificado encarregado de verificar a realização deve ter acesso permanente aos estaleiros, às oficinas de fabrico, às áreas de armazenamento e, se aplicável, de pré-fabrico, às instalações de ensaio e, em termos mais gerais, a todos os locais que considere necessários para o desempenho da sua missão. A entidade adjudicante ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade deve enviar-lhe ou tomar medidas para lhe sejam enviados todos os documentos úteis para este efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica relativa ao subsistema.
 - 5.3. O organismo notificado para verificar a realização deve efectuar auditorias periódicas, a fim de se certificar da observância do disposto na directiva, e apresentar, nessa sequência, um relatório de auditoria aos profissionais responsáveis pela realização. O organismo notificado pode exigir ser convocado para certas fases da obra.
 - 5.4. Além disso, o organismo notificado pode efectuar visitas sem aviso prévio ao estaleiro ou às oficinas de fabrico. Na sequência dessas visitas, o orga-

▼B

nismo notificado pode efectuar auditorias completas ou parciais. Deve apresentar um relatório da visita e, se necessário, um relatório de auditoria aos profissionais responsáveis pela realização.

6. O processo completo previsto no n.º 4 deve ser entregue, em apoio do certificado de conformidade emitido pelo organismo notificado encarregado da recepção do subsistema em ordem de marcha, à entidade adjudicante ou ao seu mandatário estabelecido na Comunidade. O processo deve acompanhar a declaração «CE» de conformidade que a entidade adjudicante enviar às autoridades competentes do Estado-membro em questão.

A entidade adjudicante deve conservar uma cópia do processo durante todo o tempo de vida do subsistema. O processo deve ser enviado aos restantes Estados-membros que o solicitem.

7. Cada organismo notificado deve publicar periodicamente as informações pertinentes relativas a:
 - pedidos de verificação «CE» recebidos,
 - certificados de conformidade emitidos,
 - certificados de conformidade recusados.
8. Os processos e a correspondência relativos aos procedimentos de verificação «CE» devem ser redigidos na língua oficial do Estado-membro em que estiver estabelecida a entidade adjudicante ou o seu mandatário na Comunidade, ou numa língua por estes aceite.

*ANEXO VII***CRITÉRIOS MÍNIMOS QUE DEVEM SER TIDOS EM CONSIDERAÇÃO PELOS ESTADOS-MEMBROS PARA A NOTIFICAÇÃO DE ORGANISMOS**

1. O organismo, o seu director e o pessoal encarregado de executar as operações de verificação não podem intervir, nem directamente nem como mandatários, na concepção, fabrico, construção, comercialização, manutenção ou exploração dos componentes de interoperabilidade ou dos subsistemas. Isto não exclui a possibilidade de uma troca de informações técnicas entre o fabricante ou o construtor e o organismo.
2. O organismo e o pessoal encarregado do controlo 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 sua verificação, em especial provenientes de pessoas ou grupos de pessoas interessadas nos resultados das verificações.
3. O organismo deve dispor de pessoal e possuir os meios necessários para cumprir de modo adequado as tarefas técnicas e administrativas ligadas à execução das verificações; deve igualmente ter acesso ao material necessário para as verificações excepcionais.
4. O pessoal encarregado dos controlos deve possuir:
 - uma boa formação técnica e profissional,
 - um conhecimento satisfatório dos requisitos dos controlos que efectua e uma prática suficiente desses controlos,
 - a aptidão necessária para redigir os certificados, as actas e os relatórios que constituem a materialização dos controlos efectuados.
5. Deve ser garantida a independência do pessoal encarregado dos controlos. A remuneração de cada agente não deve ser função do número de controlos que efectuar nem dos resultados desses controlos.
6. O organismo deve fazer um seguro de responsabilidade civil, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado, com base no direito nacional, ou que o Estado-membro seja directamente responsável pelos controlos.
7. O pessoal do organismo está sujeito a sigilo profissional em relação a todas as informações que obtiver no exercício das suas funções no âmbito da presente directiva ou de qualquer disposição de direito nacional que lhe dê efeito (excepto em relação às autoridades administrativas competentes do Estado em que exerce as suas actividades).