



Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 32 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO
COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES**

sobre os progressos efetuados para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário

(Texto relevante para efeitos do EEE)

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

sobre os progressos efetuados para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório descreve os progressos efetuados na realização da interoperabilidade do sistema ferroviário europeu desde o relatório adotado pela Comissão em setembro de 2009¹, dando cumprimento à obrigação estabelecida no artigo 39.º da Diretiva 2008/57/CE².

O relatório baseia-se nas conclusões do relatório bienal sobre os progressos da interoperabilidade do sistema ferroviário na UE publicado pela Agência Ferroviária Europeia, em 1 de março de 2012³.

2. EVOLUÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE INTEROPERABILIDADE

2.1. As diretivas relativas à interoperabilidade

2.1.1. Panorâmica

A Diretiva 2008/57/CE (reformulada) entrou em vigor em 19 de julho de 2008. As Diretivas 96/48/CE⁴ e 2001/16/CE⁵ foram revogadas com efeitos a partir de 19 de julho de 2010.

A Diretiva 2008/57/CE foi alterada pelos seguintes atos:

- Diretiva 2009/131/CE da Comissão, de 16 de outubro de 2009, que altera o anexo VII da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade⁶;
- Diretiva 2011/18/UE da Comissão, de 1 de março de 2011, que altera os anexos II, V e VI da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade⁷.

2.1.2. Transposição das diretivas relativas à interoperabilidade

O prazo de transposição das Diretivas 2008/57/CE e 2009/131/CE para a legislação nacional era 19 de julho de 2010 e o da Diretiva 2011/18/UE 31 de dezembro de 2011.

Em 20 de novembro de 2012, todos os Estados-Membros, com exceção da Alemanha, tinham notificado medidas nacionais de aplicação da Diretiva 2008/57/CE; no entanto, as medidas

¹ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu «Relatório sobre os progressos registados na aplicação da Diretiva relativa à segurança ferroviária e das diretivas relativas à interoperabilidade ferroviária». COM(2009) 464 final.

² Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, JO L 191, 18.7.2008 p. 1.

³ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>.

⁴ Diretiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, JO L 235, 17.9.1996, pp. 6–24.

⁵ Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, JO L 110, 20.4.2001, pp. 1–27. .

⁶ JO L 273, 17.10.2009, pp. 12–13.

⁷ JO L 57, 2.3.2011, pp. 21–28.

notificadas pelo Reino Unido e pela França são consideradas parciais por ainda não serem aplicáveis ao túnel do Canal da Mancha. Na mesma data, todos os Estados-Membros, com exceção da Alemanha, tinham notificado medidas nacionais de aplicação da Diretiva 2009/131/CE, e todos, com exceção da Polónia e da Eslovénia, tinham notificado medidas nacionais de aplicação da Diretiva 2011/18/UE.

A Comissão está a acompanhar atentamente a transposição destas diretivas relativas à interoperabilidade nos Estados-Membros. Se estes não comunicarem medidas nacionais de aplicação, a Comissão solicita-lhes formalmente que transponham as diretivas em causa. Em 31 de agosto de 2012, a Comissão tinha iniciado procedimentos por infração contra cinco Estados-Membros que não comunicaram tais medidas.

Os serviços da Comissão, com o apoio da Agência Ferroviária Europeia, estão atualmente a verificar a conformidade dos atos de transposição para o direito nacional com estas diretivas e, quando detetam aspetos não conformes, solicitam esclarecimentos adicionais aos Estados-Membros. Se, após uma análise mais aprofundada, o incumprimento se confirmar, é iniciado um procedimento formal por incumprimento contra o Estado-Membro em causa.

As diretivas relativas à interoperabilidade ferroviária envolvem um volume elevado de legislação derivada. Para além das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI, ver n.º 2.3), a Comissão adotou os atos seguintes:

- Decisão 2007/756/CE da Comissão, de 9 de novembro de 2007, que adota especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 14.º da Diretiva 96/48/CE e da Diretiva 2001/16/CE⁸
- Decisão 2010/713/UE da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativa aos módulos para os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização e de verificação CE a utilizar no âmbito das especificações técnicas de interoperabilidade adotadas ao abrigo da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁹;
- Decisão 2011/107/UE da Comissão, de 10 de fevereiro de 2011, que altera a Decisão 2007/756/CE que adota especificações comuns do registo nacional de material circulante¹⁰;
- Regulamento (UE) n.º 201/2011 da Comissão, de 1 de março de 2011, relativo ao modelo de declaração de conformidade com um tipo autorizado de veículo ferroviário¹¹;
- Decisão 2011/155/UE da Comissão, de 9 de março de 2011, relativa à publicação e atualização do documento de referência a que se refere o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade¹²;
- Recomendação 2011/217/UE da Comissão, de 29 de março de 2011, relativa à autorização de entrada em serviço de subsistemas estruturais e de veículos nos termos da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹³;

⁸ JO L 305, 23.11.2007, pp. 30–51.

⁹ JO L 319, 4.12.2010, pp. 1–52.

¹⁰ JO L 43, 17.2.2011, pp. 33–54.

¹¹ JO L 57, 2.3.2011, pp. 8–9.

¹² JO L 63, 10.3.2011, pp. 22–25 .

¹³ JO L 95, 8.4.2011, pp. 1–29.

- Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária¹⁴;
- Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão, de 4 de outubro de 2011, relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados¹⁵

2.2. Especificações técnicas de interoperabilidade

2.2.1. Situação atual

As ETI são as especificações técnicas de interoperabilidade elaboradas pela Agência Ferroviária Europeia sob mandato da Comissão. Os subsistemas e componentes de interoperabilidade devem cumprir as ETI aplicáveis para satisfazerem os requisitos essenciais estabelecidos na Diretiva 2008/57/CE e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário.

A primeira série de ETI relativas ao sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade (ETI AV) foi publicada em 2002. Essas ETI foram, na sua maioria, posteriormente revistas em 2008.

A segunda série de ETI, essencialmente dedicada ao sistema ferroviário transeuropeu convencional (ETI CV) e a questões transversais como a segurança em túneis ferroviários e a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, foi publicada entre 2006 e 2011.

No anexo I apresenta-se uma lista de todas as ETI adotadas pela Comissão até 31 de dezembro de 2012.

De acordo com o previsto nas diretivas relativas à interoperabilidade atualmente em vigor, este quadro jurídico continua a ser aperfeiçoado mediante a correção de erros, o encerramento de pontos deixados em aberto nas ETI e o alargamento do âmbito geográfico destas últimas a todo o sistema ferroviário da União Europeia.

Nesta base, a Agência está presentemente a rever as ETI «Exploração e gestão do tráfego» (EGT), «Vagões» (VAG), «Locomotivas e material circulante de passageiros» (LOC e PAS), «Controlo-comando e sinalização» (CCS), «Aplicações telemáticas para o transporte de passageiros» (ATTP) e «Aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias» (ATTM), «Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida» (PMR), «Segurança em túneis ferroviários» (STF), «Infraestrutura» (INF) e Energia (ENE).

No que se refere à ETI CCS, a assinatura do Memorando de Entendimento em 16 de abril de 2012 consagra o acordo de todas as partes interessadas relativamente à aplicação do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS – European Rail Traffic Management System) com base nas especificações da «Versão 3» recomendadas pela Agência na mesma data. Por outras palavras, todos os interessados reconhecem que os elementos essenciais se encontram já integrados nas especificações. A revisão conexa da ETI CCS foi adotada em 6 de novembro de 2012.

Quanto às aplicações telemáticas, e seguindo o exemplo da ETI CCS, a Agência criou e gere um processo de gestão do controlo das modificações dos documentos técnicos anexados às duas ETI existentes neste domínio, acompanhando a respetiva execução. Além disso, a aplicação de ambas as ETI conta com o apoio de um comité diretor e de peritos setoriais, e o seu desenvolvimento obedece a um plano diretor.

¹⁴ JO L 256, 1.10.2011, pp. 1-25.

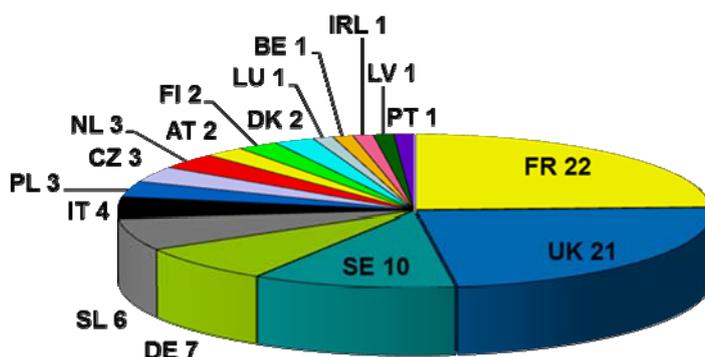
¹⁵ JO L 264, 8.10.2011, pp. 32-54 .

2.2.2. Análise das derrogações às ETI

Em determinadas condições estabelecidas nas diretivas relativas à interoperabilidade atualmente em vigor, é possível conceder derrogações à aplicação das ETI. Entre o ano de 2007 e 31 de agosto de 2012, a Comissão recebeu 90 notificações de derrogações, provenientes de 17 Estados-Membros, como é sucintamente ilustrado pelo gráfico seguinte:

Derrogações pedidas desde 2007 ao abrigo das Diretivas 96/48/CE, 2001/16/CE e 2008/57/CE relativas à interoperabilidade

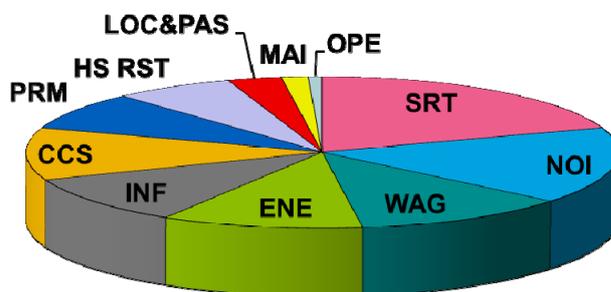
Repartição por Estado-Membro (Situação em 03/09/2012)



As derrogações dizem respeito à quase totalidade das ETI em vigor, como mostra o diagrama seguinte. Os pedidos de derrogação recebidos referiam-se maioritariamente às ETI relativas à segurança em túneis ferroviários (27 derrogações), ao ruído (22) e aos vagões (16).

Derrogações pedidas desde 2007 ao abrigo das Diretivas 96/48/CE, 2001/16/CE e 2008/57/CE relativas à interoperabilidade

Repartição por ETI (Situação em 03/09/2012)



As derrogações notificadas pelos Estados-Membros à Comissão revelaram que o conceito de «estado avançado de desenvolvimento» (artigo 9.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva relativa à

interoperabilidade), fundamento para a concessão de eventuais derrogações às ETI, é por vezes aplicado de forma excessivamente lata¹⁶, suscitando pedidos de derrogação mais amplos do que se prevê na aceção estrita da legislação da UE.

Uma análise do teor destas derrogações mostra que o artigo 9.º da Diretiva 2008/57/CE pode ser simplificado e melhorado mediante a clarificação dos casos em que é possível pedir uma derrogação à ETI, agilizando-se, assim, o procedimento de pedido e simplificando até, em alguns casos, o conteúdo do respetivo processo.

2.3. Os registos

2.3.1. Registo nacional de material circulante (RNMC — artigo 33.º da Diretiva relativa à interoperabilidade)

As especificações do RNMC foram adotadas pela Decisão 2007/756/CE da Comissão e alteradas pela Decisão 2011/107/UE da Comissão. Os RNMC funcionam nas entidades de registo (ER) nomeadas pelos Estados-Membros e devem estar obrigatoriamente ligados ao Registo Virtual de Material Circulante (RVMC), que é um motor de busca central.

A ERA desenvolveu o *software* utilizado numa aplicação normalizada para o RNMC (sNVR) e o RVMC. Este *software* é disponibilizado às ER a título gratuito. O RNMC normalizado e o RVMC foram atualizados de modo a terem em conta as alterações introduzidas na Decisão 2011/107/UE da Comissão. Atualmente, a ERA está a ajudar as ER a estabelecerem ligações entre os seus RNMC e o RVMC.

2.3.2. Registo europeu dos tipos de veículos autorizados (RETVA — artigo 34.º da Diretiva relativa à interoperabilidade)

As especificações do RETVA foram adotadas pela Decisão 2011/665/UE da Comissão. O RETVA funcionará na ERA, que publicará as informações fornecidas pelas autoridades nacionais de segurança (ANS).

A ERA está a desenvolver um *software* para este registo, o qual deverá entrar em serviço no final de 2012.

2.3.3. Registo da infraestrutura (RINF — artigo 35.º da Diretiva relativa à interoperabilidade)

As especificações do RINF foram adotadas pela Decisão 2011/633/UE da Comissão. O RINF funcionará em entidades nomeadas pelos Estados-Membros e deverá estar obrigatoriamente ligado à interface comum do utilizador.

A ERA está a realizar um estudo de viabilidade com vista a definir a solução técnica adequada para a dita interface.

2.4. Normalização

Em 28 de janeiro de 2011, a Comissão conferiu o Mandato M 483 aos organismos europeus de normalização, ao abrigo da Diretiva 2008/57/CE, no que respeita à programação e normalização no domínio da interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia. Este mandato substitui o Mandato M 275, de 13 de novembro de 1998, no domínio dos equipamentos ferroviários, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e o Mandato M 334, de 22 de maio de 2003, no domínio da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

¹⁶ Por exemplo, em casos em que teria sido possível tornar os projetos conformes com as ETI com pouco ou nenhum impacto no calendário e no custo dos mesmos.

A lista das normas harmonizadas por força da Diretiva 2008/57/CE foi publicada no Jornal Oficial em 20 de julho de 2011.

3. PROGRESSOS NO SENTIDO DA INTEROPERABILIDADE

3.1. Realização da interoperabilidade

O relatório bienal sobre os progressos da interoperabilidade do sistema ferroviário na UE, publicado pela Agência Ferroviária Europeia em 1 de março de 2012, fornece informações pormenorizadas sobre os avanços obtidos nesta matéria. Para proceder à sua avaliação, a Agência criou três grandes grupos de indicadores: institucionais (principalmente para as ANS e os ON (organismos notificados)); jurídicos (para o aperfeiçoamento das ETI e o encerramento dos pontos em aberto); e relacionados com os subsistemas (certificados CE, autorizações para material circulante e instalações fixas, etc.).

3.2. Obstáculos remanescentes à interoperabilidade

3.2.1. Cobertura e aplicação das ETI

Os pontos que permanecem em aberto nas ETI e o âmbito geográfico limitado das mesmas podem dificultar a futura integração do sistema ferroviário europeu, dado constituírem obstáculos à interoperabilidade. Por conseguinte, será essencial encerrar os pontos em aberto e alargar o âmbito das ETI a todo o sistema ferroviário da UE num prazo razoável.

Em 2011, a Agência, com o auxílio de consultores externos, realizou uma análise *ex post* da aplicação da ETI PMR em sete Estados-Membros. Essa avaliação revelou vários fatores de decisão importantes para a aplicação (ou não) da ETI PMR. No caso da infraestrutura e do material circulante existentes, um projeto é classificado como renovação ou adaptação (ao abrigo da Diretiva relativa à interoperabilidade) consoante se trate de uma alteração «importante» ou não. Constatou-se a existência de interpretações muito díspares do termo «importante», suscitando grandes variações na aplicação da ETI PMR. Esta circunstância contribuiu para limitar a dita aplicação e atrasou os progressos na realização de um sistema ferroviário mais acessível.

Desde que a ETI PMR entrou em vigor, em julho de 2008, o artigo 20.º da Diretiva relativa à interoperabilidade foi frequentemente invocado pelos Estados-Membros, em casos de adaptação ou renovação, para decidirem arbitrariamente se uma ETI é ou não integralmente aplicada. Deste modo, apesar de a ETI PMR ser aplicável nos casos de renovação ou adaptação abrangidos pelas disposições do seu Capítulo 7 relativo à aplicação e só poder deixar de ser aplicada através de derrogações (artigo 9.º da Diretiva) ou de casos específicos (secção 7.4 da ETI PMR), a aplicação mais ampla do artigo 20.º da Diretiva relativa à interoperabilidade compromete a aplicação da ETI. Para corrigir esta situação, a Comissão aborda o problema nas propostas do seu quarto pacote ferroviário, nomeadamente através de uma melhor definição dos elementos a incluir nas ETI em casos de adaptação ou renovação.

3.2.2. Entrada em serviço de veículos ferroviários

A Diretiva 2008/57/CE prevê que a autorização de entrada em serviço de veículos ferroviários seja da competência de cada Estado-Membro, salvo se for possível assegurar uma aceitação mútua total da primeira autorização nos restantes Estados-Membros. Devido a este sistema, os fabricantes e as empresas ferroviárias têm sido prejudicados pela duração e o custo excessivos do processo de autorização.

O trabalho levado a cabo pelos serviços da Comissão e a Agência Ferroviária Europeia em 2010 permitiu que todos os intervenientes chegassem a uma compreensão consensual das disposições da diretiva referentes à entrada em serviço de veículos ferroviários. Deste

consenso resultou a Recomendação da Comissão, de 29 de março de 2011, relativa à autorização de entrada em serviço de subsistemas estruturais e de veículos nos termos da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

Contudo, no decurso desse trabalho surgiram novos problemas, como as dificuldades de aplicação dos métodos comuns de segurança na avaliação dos riscos e a identificação dos riscos para a segurança nas ETI, de modo a permitir que estas sejam sistematicamente utilizadas em lugar das regras nacionais.

Por este motivo, em setembro de 2011, os serviços da Comissão criaram uma Task Force composta por representantes de todas as partes interessadas para analisar os problemas por estas encontrados no processo de autorização e identificar os domínios a melhorar. A Task Force reuniu cinco vezes e concluiu o seu trabalho em junho de 2012¹⁷.

A Task Force identificou três tipos de problemas:

- A legislação ferroviária da UE nem sempre é adequadamente aplicada.
- A legislação ferroviária da UE nem sempre é corretamente compreendida.
- A legislação ferroviária da UE pode ser melhorada.

Por conseguinte, complementarmente a um acompanhamento mais atento da aplicação da legislação ferroviária da UE e à promoção de atividades de difusão e formação mais vastas, é necessário rever o procedimento de entrada em serviço dos veículos aplicado pela UE. A Comissão aborda esta questão nas propostas do seu quarto pacote.

3.2.3. Regras nacionais

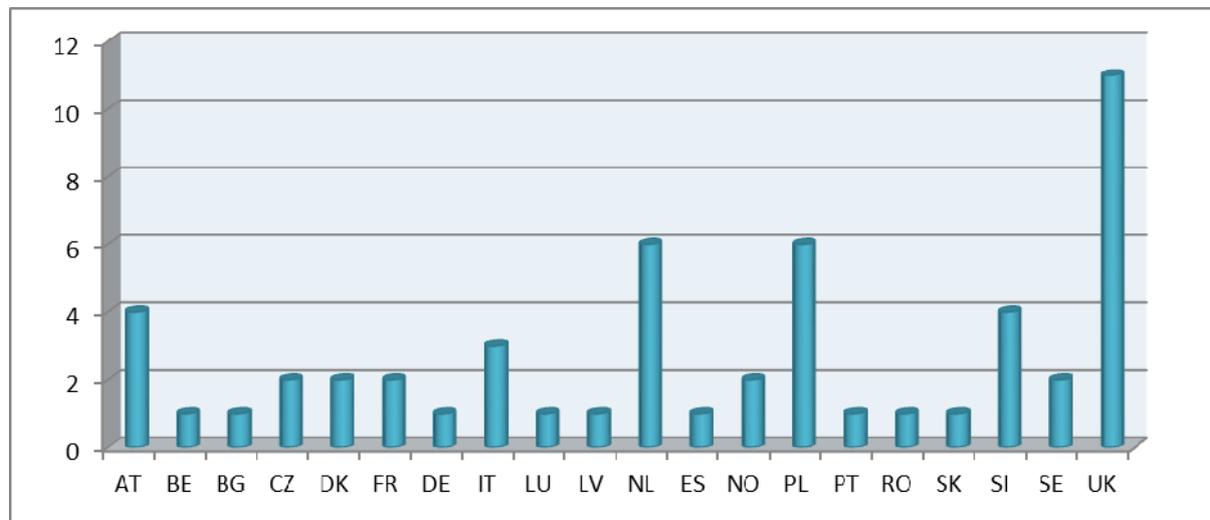
Outros obstáculos são a falta de transparência dos quadros jurídicos nacionais para a autorização de veículos e a falta de disponibilidade pública das regras nacionais. O trabalho que a Agência Ferroviária Europeia está atualmente a desenvolver no domínio da classificação e referência cruzada das regras nacionais procura dar resposta a estes dois aspetos.

Por último, a persistência de regras nacionais redundantes ou incompatíveis com as ETI também deve merecer mais atenção, em primeiro lugar por parte dos Estados-Membros e depois pela Agência Ferroviária Europeia. De facto, até as ETI abrangerem todo o sistema ferroviário da União, as regras nacionais continuarão a ser notificadas, em grande número, pelos Estados-Membros. Quando as ETI tiverem estendido o seu âmbito de aplicação à totalidade do sistema ferroviário da União e os pontos em aberto nas ETI forem definitivamente encerrados, os Estados-Membros devem revogar as regras nacionais que estão nessa situação. O quarto pacote da Comissão esclarece este aspeto. É também necessário reforçar os poderes da Agência face aos Estados-Membros, tendo em vista a eliminação das regras nacionais incoerentes/discriminatórias/desproporcionadas. Por conseguinte, o quarto pacote permitirá que a Agência adote pareceres dirigidos a um Estado-Membro, indicando os motivos por que uma regra nacional redundante ou incompatível com as ETI ou com qualquer outra legislação da UE não deve entrar em vigor ou ser aplicada.

¹⁷ O relatório final da Task Force está disponível no endereço:
http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx

3.2.4. Organismos notificados

Em 20 de novembro de 2012, eram 53 os organismos notificados que funcionavam ao abrigo da Diretiva 2008/57/CE na UE e na Noruega, distribuídos como mostra o diagrama seguinte¹⁸:



O principal obstáculo à concorrência entre organismos notificados a nível da UE é a língua do requerente. Na verdade, os requerentes de países que utilizam línguas diferentes das línguas de trabalho do organismo notificado tendem a não querer incorrer em gastos suplementares com a tradução. Por conseguinte, só há uma concorrência efetiva entre organismos notificados dentro de cada região linguística e não a nível da UE.

A experiência adquirida nos últimos anos e que revela, entre outros aspetos, a existência de um nível heterogéneo de competências entre os organismos notificados, aponta para a necessidade de melhorar o controlo e a coordenação das atividades desses organismos. A revisão da Diretiva 2008/57/CE oferece a oportunidade de aplicar o novo quadro legislativo para a comercialização de produtos, designadamente as disposições da Decisão 768/2008/CE relativas aos organismos notificados.

4. CONCLUSÕES

Os progressos efetuados em virtude do quadro regulamentar da UE no domínio da interoperabilidade ferroviária incentivarão o reforço do mercado interno no setor ferroviário, contribuindo para o surgimento de novas empresas, reduzindo os custos de acesso e, por fim, melhorando a competitividade do caminho-de-ferro relativamente aos outros modos de transporte.

As análises apresentadas no presente relatório permitem concluir o seguinte:

A legislação derivada em matéria de interoperabilidade (ETI e outras medidas jurídicas) já está concluída no que ao sistema ferroviário transeuropeu diz respeito. Tal como está previsto no atual quadro jurídico, o âmbito de aplicação da grande maioria das ETI deverá abranger a totalidade do sistema ferroviário da União Europeia até 2015. Após essa data, as ETI serão objeto de revisão regular para acompanharem o progresso técnico, a evolução do mercado e as exigências sociais.

¹⁸

Fonte: NANDO

(http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30).

As futuras revisões das ETI também deverão simplificar o quadro regulamentar, garantindo a pertinência, a eficácia e a proporcionalidade da legislação no domínio ferroviário. Ponderar-se-á, por exemplo, uma maior utilização das normas europeias voluntárias.

Além disso, o alargamento do âmbito de aplicação das ETI e o encerramento dos seus pontos em aberto permitirão que a Agência e os Estados-Membros identifiquem e revoguem as normas nacionais que sejam redundantes ou incompatíveis com as ETI. Este processo de simplificação, que já é possível no atual quadro legislativo, é reforçado e clarificado pela Comissão nas propostas do seu quarto pacote.

Também neste último, a Comissão procede à clarificação de questões referentes à aplicação das ETI em caso de renovação ou adaptação dos subsistemas existentes.

No mesmo pacote, a Comissão destaca a importância do papel e do correto funcionamento dos organismos notificados harmonizando a legislação relativa à interoperabilidade com o novo quadro legislativo para a comercialização de produtos.

Por último, o quarto pacote procura igualmente solucionar as dificuldades sentidas no atual processo de autorização de veículos, introduzindo o conceito de autorização única de entrada de um veículo no mercado, que será válida em toda a União Europeia. Esta medida implicará um reforço do papel da Agência e uma maior concentração das autoridades nacionais de segurança nas funções de supervisão.

Anexo I

ETI	Documento n.º	Publicação no JO	Aplicável a partir de
ETI relativas aos subsistemas estruturais (*): Infraestrutura (INF), Energia (ENE), Controlo-comando e sinalização (CCS), Material circulante (MC, VAG, Ruído)			
INF AV	Decisão 2002/732/CE da Comissão	L 245/143 (2002)	01/12/2002
Revisão INF AV	Decisão 2008/217/CE da Comissão	L 77/1 (2008)	01/07/2008
ENE AV	Decisão 2002/733/CE da Comissão	L 245/280 (2002)	01/12/2002
Revisão ENE AV	Decisão 2008/284/CE da Comissão	L 104/1 (2008)	01/10/2008
CCS AV	Decisão 2002/731/CE da Comissão	L 245/37 (2002)	01/12/2002
Correção CCS AV	-	L275/3 (2002)	01/12/2002
Revisão CCS AV	Decisão 2004/447/CE da Comissão	L 155/67 (2004)	31/04/2004
Revisão CCS AV	Decisão 2006/860/CE da Comissão	L 342/1 (2006)	07/11/2006
Revisão CCS AV	Decisão 2007/153/CE da Comissão	L 67/13 (2007)	06/03/2007
Revisão CCS AV	Decisão 2008/386/CE da Comissão	L 136/11 (2008)	01/06/2008
MC AV	Decisão 2002/735/CE da Comissão	L 245/402 (2002)	01/12/2002
Revisão MC AV	Decisão 2008/232/CE da Comissão	L 84/132 (2008)	01/09/2008
Correção MC AV	-	L 104/80 (2008)	01/09/2008
LOC e PAS MC CV	Decisão 2011/291/UE da Comissão	L 139/1 (2011)	01/06/2011
CCS CV	Decisão 2006/679/CE da Comissão	L 284/1 (2006)	28/09/2006
Revisão CCS CV	Decisão 2006/860/CE da Comissão	L 342/1 (2006)	07/11/2006
Revisão CCS CV	Decisão 2007/153/CE da Comissão	L 67/13 (2007)	06/03/2007
Revisão CCS CV	Decisão 2008/386/CE da Comissão	L 136/11 (2008)	01/06/2008
Revisão CCS CV	Decisão 2010/79/CE da Comissão	L37/74 (2010)	01/04/2010
CCS CV	Decisão 2009/561/CE da Comissão	L 194/60 (2009)	22/07/2009
Ruído CV	Decisão 2006/66/CE da Comissão	L 37/1 (2006)	23/06/2006
Revisão Ruído CV	Decisão 2011/229/UE da Comissão	L 99/1 (2011)	05/04/2011

ETI	Documento n.º	Publicação no JO	Aplicável a partir de
VAG CV	Decisão 2006/861/CE da Comissão	L 344/1 (2006)	31/01/2007
Revisão VAG CV	Decisão 2009/107/CE da Comissão	L 45/1 (2009)	01/07/2009
CR INF	Decisão 2011/275/UE da Comissão	L 126 (2011)	01/06/2011
ENE CV	Decisão 2011/274/UE da Comissão	L 126 (2011)	01/06/2011
Revisão CCS CV e AV	Decisão 2012/88/UE da Comissão	L 51 (2012)	26/07/2012
Revisão CCS CV e AV	Decisão 2012/88/EU da Comissão	L 311 (2012)	1/1/2013
ETI relativas aos subsistemas funcionais: Exploração e gestão do tráfego (EGT), Aplicações telemáticas para os serviços de passageiros e o transporte de mercadorias (ATTP, ATTM), Manutenção (MAN)			
EGT AV	Decisão 2002/734/CE da Comissão	L 245/370 (2002)	01/12/2002
Revisão EGT AV	Decisão 2008/231/CE da Comissão	L 84/1 (2008)	01/09/2008
Revisão EGT CV e AV	Decisão 2010/640/CE da Comissão	L280/29 (2010)	25/10/2010
Revisão EGT CV	Decisão 2011/314/UE da Comissão	L 144/1 (2011)	01/01/2012
MAN AV	Decisão 2002/730/CE da Comissão	L245/1 (2002)	01/12/2002
Correção MAN AV	-	L 275/5 (2002)	01/12/2002
EGT CV	Decisão 2006/920/CE da Comissão	L 359/1 (2006)	11/02/2007
Revisão EGT CV	Decisão 2008/231/CE da Comissão	L 84/1 (2008)	01/09/2008
Revisão EGT CV	Decisão 2009/107/CE da Comissão	L 45/1 (2009)	01/07/2009
Revisão EGT CV e AV	Em curso — a adotar no final de 2012		
ATTM CV	Regulamento (CE) n.º 62/2006/ da Comissão	L 13/1 (2006)	19/01/2006
Revisão ATTM CV	Regulamento (UE) n.º 328/2012 da Comissão	L 106/14 (2012)	20/05/2012
ATTP CV e AV	Regulamento (UE) n.º 454/2011 da	L 123/11 (2012)	13/05/2011

ETI	Documento n.º	Publicação no JO	Aplicável a partir de
	Comissão		
Revisão ATTP CV e AV	Regulamento (UE) 665/2012 da Comissão	L 194/1 (2012)	22/07/2012
ETI transversais: Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida (PMR), Segurança em túneis ferroviários (STF), alterações a várias ETI (Omnibus)			
STF	Decisão 2008/163/CE da Comissão	L 64/1 (2008)	01/07/2008
PMR	Decisão 2008/164/CE da Comissão	L 64/72 (2008)	01/07/2008
Omnibus 1	Decisão 2012/462/UE da Comissão	L 217/1 (2012)	24/01/2013
Omnibus 2	Decisão 2012/463/UE da Comissão	L 217/11 (2012)	24/01/2013
Omnibus 3	Decisão 2012/464/UE da Comissão	L 217/20 (2012)	24/01/2013

(*) As ETI relativas aos subsistemas estruturais (por exemplo, Vagões, Infraestrutura) também podem incluir requisitos funcionais (por exemplo, relativos à manutenção).