

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

DIRECTIVA 2001/16/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 19 de Março de 2001****relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 156.º,

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 artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) 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, realizando todas as acções que se possam revelar necessárias no domínio da harmonização das normas técnicas, conforme disposto no artigo 155.º do Tratado.
- (2) Pelo protocolo adoptado em Quioto a 12 de Dezembro de 1997 a União Europeia comprometeu-se a reduzir as suas emissões de gás. Esse objectivo exige uma reequilibragem modal e, por conseguinte, um reforço da competitividade do transporte ferroviário.

⁽¹⁾ JO C 89E de 28.3.2000, p. 11.

⁽²⁾ JO C 204 de 18.7.2000, p. 13.

⁽³⁾ JO C 317 de 6.11.2000, p. 22.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Maio de 2000 (JO C 59 de 23.2.2001, p. 106), posição comum do Conselho de 10 de Novembro de 2000 (JO C 23 de 24.1.2001, p. 15) e decisão do Parlamento Europeu de 13 de Fevereiro de 2001.

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

(4) A exploração comercial dos comboios ao longo da rede ferroviária transeuropeia exige não só uma excelente coerência entre as características da infra-estrutura e as do material circulante, mas também uma interligação eficaz dos sistemas de informação e de comunicação dos diversos gestores de infra-estrutura e exploradores. Dessa coerência e interligação dependem o nível de desempenho, a segurança, a qualidade dos serviços e o respectivo custo e é nessa coerência e interligação que assenta, nomeadamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

(5) Para realizar esses objectivos e como primeira medida, o Conselho adoptou, em 23 de Julho de 1996, a Directiva 96/48/CE ⁽⁵⁾ relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

(6) No seu Livro Branco sobre «Uma estratégia comunitária para a revitalização dos caminhos-de-ferro comunitários» de 1996, a Comissão anunciou uma segunda medida no domínio do caminho-de-ferro convencional e encomendou seguidamente um estudo sobre a integração dos sistemas ferroviários nacionais, cujos resultados foram publicados em Maio de 1998 e que recomenda a adopção de uma directiva baseada na abordagem seguida no domínio dos sistemas de alta velocidade. Esse estudo recomenda igualmente que não se eliminem drasticamente todos os obstáculos à interoperabilidade, mas que se resolvam os problemas progressivamente segundo uma ordem de prioridades a estabelecer em função da relação custo/benefícios apresentada por cada projecto de medida. O estudo demonstrou serem mais vantajosas a harmonização dos procedimentos e regras em vigor e a interligação dos sistemas de informação e comunicação do que medidas que incidissem, por exemplo, no gabarito das infra-estruturas.

⁽⁵⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

- (7) A Comunicação da Comissão sobre «A integração dos sistemas ferroviários convencionais» recomenda a adopção da presente directiva e explica as semelhanças e diferenças principais em relação à Directiva 96/48/CE. As principais diferenças residem na adaptação do domínio geográfico de aplicação, na extensão do domínio técnico de aplicação, para ter em conta, nomeadamente, os resultados do estudo acima referido, e na adopção de uma abordagem gradual para a eliminação dos obstáculos à interoperabilidade do sistema ferroviário, em que se inclui o estabelecimento de uma ordem de prioridades e de um calendário para a respectiva elaboração.
- (8) Tendo em conta esta abordagem gradual e o tempo necessário para adoptar todas as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) que ela implica, há que evitar que os Estados-Membros adoptem novas regras nacionais ou lancem projectos que aumentem a heterogeneidade do sistema existente.
- (9) A adopção de uma abordagem gradual corresponde às necessidades específicas do objectivo da interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, sistema caracterizado por um património antigo de infra-estruturas e de material nacionais, cuja adaptação ou renovação implicam investimentos pesados, sendo necessário muito em especial procurar não penalizar economicamente a via férrea relativamente aos outros modos de transporte.
- (10) Na sua Resolução, de 10 de Março de 1999, sobre o pacote ferroviário, o Parlamento solicitou que a abertura gradual do sector ferroviário fosse acompanhada por medidas de harmonização técnica tão rápidas e eficazes quanto possível.
- (11) O Conselho de 6 de Outubro pediu à Comissão que propusesse uma estratégia para a melhoria da interoperabilidade dos transportes ferroviários e a redução dos factores de estrangulamento, a qual permitisse eliminar rapidamente os obstáculos de ordem técnica, administrativa e económica, garantindo simultaneamente um elevado nível de segurança, de formação e de qualificação do pessoal.
- (12) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários⁽¹⁾, 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 e dos sistemas de gestão e de exploração, incluindo as qualificações profissionais e as condições de higiene e segurança no trabalho do pessoal necessárias para a exploração e manutenção dos subsistemas em causa, bem como para a implementação de cada ETI. Todavia, a presente directiva não visa, directa ou indirectamente, uma harmonização das condições de trabalho no sector ferroviário.
- (13) 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 durante a exploração.
- (14) As regulamentações nacionais, os regulamentos internos e as especificações técnicas que os caminhos-de-ferro aplicam apresentam divergências consideráveis pois integram técnicas específicas da indústria nacional e prescrevem dimensões e dispositivos específicos bem como características específicas. Esta situação impede, nomeadamente, que os comboios possam circular em boas condições em todo o território comunitário.
- (15) 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. Para que possam aumentar a sua competitividade à escala mundial, estas indústrias devem dispor de um mercado europeu aberto e concorrencial.
- (16) Justifica-se, portanto, definir para toda a Comunidade requisitos essenciais aplicáveis ao sistema ferroviário transeuropeu convencional.
- (17) Dada a vastidão e a complexidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, afigurou-se necessário, por questões de ordem prática, decompô-lo em subsistemas. Em relação a cada subsistema e para toda a Comunidade, importa especificar os requisitos essenciais e determinar as especificações técnicas necessárias, designadamente no que respeita aos componentes e às interfaces, para cumprir os requisitos essenciais.
- (18) A execução das disposições relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional não deverá criar entraves injustificados, do ponto de vista da relação custos-benefícios, à manutenção da coerência da rede ferroviária existente em cada Estado-Membro, mas procurando simultaneamente preservar o objectivo da interoperabilidade.
- (19) As ETI têm impacto também nas condições de utilização do modo ferroviário pelos utentes, pelo que há que os consultar sobre os aspectos que lhes dizem respeito.
- (20) Há que possibilitar a não aplicação, por um dado Estado-Membro, de determinadas ETI em casos particulares e prever procedimentos que garantam que essas derrogações são justificadas. O artigo 155.º do Tratado exige que as acções comunitárias no domínio da interoperabilidade tenham em conta a potencial viabilidade económica dos projectos.

⁽¹⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

- (21) A elaboração e a aplicação das ETI ao sistema ferroviário convencional não deve entravar a inovação tecnológica e esta deve ir no sentido de uma melhoria dos desempenhos económicos.
- (22) Há que tirar partido da interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, nomeadamente no que toca ao tráfego de mercadorias, para implementar as condições de uma melhor interoperabilidade intermodal.
- (23) Para dar cumprimento às disposições adequadas relativas aos procedimentos de celebração de contratos no sector ferroviário, designadamente a Directiva 93/38/CEE⁽¹⁾, as entidades adjudicantes devem incluir as especificações técnicas nos documentos gerais ou nos cadernos de encargos próprios de cada contrato. Importa criar um conjunto de especificações europeias que sirvam de referência a tais especificações técnicas.
- (24) É do interesse da Comunidade dispor de um sistema internacional de normalização capaz de produzir normas efectivamente utilizadas pelos parceiros comerciais internacionais e que cumpram as exigências da política comunitária. Por conseguinte, os organismos europeus de normalização devem prosseguir a cooperação com as organizações internacionais de normalização.
- (25) As entidades adjudicantes definem as especificações suplementares necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas. Tais especificações devem observar os requisitos essenciais, harmonizados a nível comunitário, que o sistema ferroviário transeuropeu convencional deve satisfazer.
- (26) Os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes devem assentar na utilização dos módulos que são objecto da Decisão 93/465/CEE⁽²⁾. Justifica-se elaborar tanto quanto possível, por forma a assegurar o desenvolvimento das indústrias interessadas, os procedimentos que utilizam o sistema de garantia da qualidade.
- (27) Para garantir a interoperabilidade do sistema, a conformidade dos componentes está sobretudo relacionada com o respectivo domínio de utilização e não apenas com a sua livre circulação no mercado comunitário. Deve ser feita a avaliação da aptidão para utilização dos componentes mais críticos para a segurança, a disponibilidade ou a economia do sistema. Por conseguinte, não é necessário que o fabricante aponha a marcação «CE» nos componentes sujeitos ao disposto na presente directiva, sendo suficiente, após a avaliação da conformidade e/ou da aptidão para utilização, a declaração de conformidade do fabricante.
- (28) 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.
- (29) Os subsistemas que constituem o sistema ferroviário transeuropeu convencional devem ser sujeitos a um processo de verificação, a qual deve dar às autoridades responsáveis pela autorização da entrada em serviço a possibilidade de se certificarem de que, nas fases de concepção, construção e entrada em serviço, os resultados estão conformes com as disposições regulamentares, técnicas e operacionais aplicáveis. Este facto deve igualmente possibilitar aos construtores esperarem uma igualdade de tratamento em todos os países. Importa, portanto, elaborar um módulo que defina os princípios e as condições da verificação «CE» dos subsistemas.
- (30) O processo de verificação «CE» deve assentar nas ETI, as quais estão sujeitas ao disposto no artigo 18.º da Directiva 93/38/CEE. Os organismos notificados responsáveis pela instrução dos processos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes e do processo de verificação dos subsistemas devem, designadamente em caso de inexistência de especificações europeias, coordenar as respectivas decisões da forma mais estreita possível.
- (31) Essas ETI são elaboradas, mediante mandato da Comissão, pelo organismo representativo comum dos gestores da infra-estrutura, das empresas ferroviárias e da indústria. Desde início os representantes dos países terceiros, nomeadamente os dos países candidatos à adesão, poderão ser autorizados a participar nas reuniões do organismo comum representativo a título de observadores.
- (32) A Directiva 91/440/CEE impõe, no que respeita à contabilidade, uma separação das actividades de exploração dos serviços de transporte das de gestão da infra-estrutura ferroviária. Nesta óptica, importa que os serviços especializados dos gestores de infra-estruturas ferroviárias designados organismos notificados sejam estruturados de modo a respeitarem os critérios aplicáveis a esse tipo de organismos. Podem ser notificados outros organismos especializados, desde que respeitem os mesmos critérios.
- (33) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as modalidades de exercício das competências de execução conferidas à Comissão⁽³⁾.

⁽¹⁾ Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO L 199 de 9.8.1993, p. 84). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 101 de 1.4.1998, p. 1).

⁽²⁾ Decisão 93/465/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1993, relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, destinados a ser utilizados nas directivas de harmonização técnica (JO L 220 de 30.8.1993, p. 23).

⁽³⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

(34) A interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional assume uma dimensão comunitária. Os Estados-Membros não estão em condições de adoptar individualmente as disposições necessárias à realização dessa interoperabilidade. Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os objectivos da acção encarada não podem, por conseguinte, ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção prevista, ser melhor alcançados ao nível comunitário,

rede transeuropeia de transporte, construídas ou adaptadas para o transporte ferroviário convencional e o transporte ferroviário combinado, e o material circulante concebido para percorrer essas infra-estruturas;

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

1. A presente directiva tem por objecto estabelecer as condições a cumprir para concretizar, no território comunitário, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, descrito no anexo I. Tais condições referem-se à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos desse sistema, que entrem em serviço após a data de entrada em vigor da presente directiva, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e segurança do pessoal que contribui para a sua exploração.

2. A prossecução desse objectivo deve levar à definição de um nível mínimo de harmonização técnica e permitir:

- a) Facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transportes ferroviários internacionais no interior da União Europeia e com os países terceiros;
- b) Contribuir para a realização gradual do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, renovação, readaptação e funcionamento do sistema ferroviário transeuropeu convencional;
- c) Contribuir para a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Artigo 2.º

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

- a) «Sistema ferroviário transeuropeu convencional», o conjunto, descrito no anexo I, constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da

- b) «Interoperabilidade», a capacidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos dessas linhas. Essa capacidade baseia-se no conjunto das condições regulamentares, técnicas e operacionais a observar para satisfazer os requisitos essenciais;

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

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

- e) «Requisitos essenciais», o conjunto de condições descritas no anexo III que devem ser observadas pelo sistema ferroviário transeuropeu convencional, pelos subsistemas, pelos componentes de interoperabilidade incluindo as interfaces;

- 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 ou parte de subsistema é objecto a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional;

- 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 pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação «CE» dos subsistemas;

- j) «Parâmetros fundamentais», as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, que devem ser objecto de uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, antes do desenvolvimento dos projectos de ETI pelo organismo representativo comum;
- k) «Caso específico», as partes do sistema ferroviário transeuropeu convencional que exigem disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, devido a condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de coerência face ao sistema existente. Tal pode compreender, nomeadamente, as linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da Comunidade, o gabarito, a bitola ou a distância entre as vias bem como o material circulante destinado a uma utilização estritamente local, regional ou histórica e o material circulante que tenha como proveniência ou destino países terceiros, sob reserva de não franquear a fronteira entre dois Estados-Membros;
- l) «Readaptação», trabalhos importantes de modificação de um subsistema ou de parte de um subsistema que exijam uma nova autorização de entrada em serviço, na acepção do n.º 1 do artigo 14.º;
- m) «Renovação», trabalhos importantes de substituição de um subsistema ou de parte de um subsistema que exijam uma nova autorização de entrada em serviço, na acepção do n.º 1 do artigo 14.º;
- n) «Sistema ferroviário existente», o conjunto constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da rede ferroviária existente, e o material circulante, de todas as categorias e origens, que percorre essas infra-estruturas.

Artigo 3.º

1. A presente directiva abrange as disposições relativas, para cada subsistema, aos componentes de interoperabilidade, às interfaces e aos procedimentos, bem como às condições de coerência global do sistema ferroviário transeuropeu convencional que são necessárias para realizar a sua interoperabilidade.
2. O disposto na presente directiva aplica-se sem prejuízo de outras disposições comunitárias pertinentes. No entanto, no caso dos componentes de interoperabilidade incluindo as interfaces, a observância dos requisitos essenciais da presente directiva pode obrigar à utilização de especificações europeias especialmente elaboradas para o efeito.

Artigo 4.º

1. O sistema ferroviário transeuropeu convencional, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade incluindo as interfaces 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 em vigor na Comunidade não devem ser contrárias aos requisitos essenciais.

CAPÍTULO II

Especificações técnicas de interoperabilidade

Artigo 5.º

1. Cada subsistema deve ser objecto de uma ETI. Caso se considere necessário, nomeadamente para tratar separadamente as categorias de linhas, nós ou material circulante, ou para resolver certos problemas de interoperabilidade prioritários, um subsistema pode ser objecto de várias ETI. Nesse caso, as disposições do presente artigo aplicam-se também à parte do subsistema em causa.
2. Os subsistemas devem ser conformes com as ETI e essa conformidade deve ser preservada durante a utilização de cada subsistema.
3. Cada ETI, na medida do necessário e a fim de realizar os objectivos contemplados no artigo 1.º, deve:
 - a) Indicar o âmbito de aplicação em causa (parte da rede ou de material circulante referidos no anexo I; subsistema ou parte de subsistema referidos no anexo II);
 - b) Precisar os requisitos essenciais a aplicar ao subsistema em causa e às respectivas interfaces face a outros subsistemas;
 - c) Definir as especificações funcionais e técnicas a serem cumpridas pelo subsistema e respectivas interfaces face aos outros subsistemas. Se necessário, essas especificações podem diferir segundo a utilização do subsistema, por exemplo segundo as categorias de linhas, de nós e/ou de material circulante previstos no anexo I;
 - d) Determinar os componentes de interoperabilidade e as interfaces que devem ser objecto de especificações europeias, incluindo as normas europeias, necessários para concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional;
 - e) Indicar, em cada caso previsto, os procedimentos de avaliação da conformidade ou de aptidão para utilização. Incluem-se aqui 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 utilização dos componentes de interoperabilidade, e para proceder à verificação «CE» dos subsistemas;

- f) Indicar a estratégia da sua implementação. Devem ser precisadas, nomeadamente, as fases a transpor para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento da ETI;
- g) Indicar, para o pessoal envolvido, as condições de qualificação profissional e de higiene e segurança no trabalho exigidas para a exploração e a manutenção do subsistema em causa, bem como para a implementação da ETI.

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

5. As ETI devem preservar adequadamente a coerência do sistema ferroviário existente em cada Estado-Membro. Para o efeito, podem prever-se para cada ETI casos específicos, quer em matéria de estrutura, quer em matéria de material circulante, dando-se especial atenção ao gabarito, à bitola ou à distância entre as vias e aos vagões que têm proveniência ou destino em países terceiros. Para cada caso específico, a ETI deve precisar as regras de execução das disposições da ETI indicadas nas alíneas c) a g) do n.º 3.

6. As ETI não obstam às decisões dos Estados-Membros relativas à utilização das infra-estruturas para a circulação do material circulante por elas não contemplado.

Artigo 6.º

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

2. O organismo representativo comum é designado nos termos do n.º 2 do artigo 21.º e deve cumprir as regras indicadas no anexo VIII. Caso o organismo representativo comum deixe de cumprir essas regras ou não disponha das competências necessárias para elaborar uma determinada ETI, será determinado outro mandatário segundo o mesmo procedimento. No último caso, o organismo representativo comum deve participar nos trabalhos do outro mandatário.

3. Compete ao organismo representativo comum ou, se necessário, ao mandatário em causa, 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 às exigências sociais.

4. Os projectos de ETI são elaborados em duas fases.

Em primeiro lugar, o organismo representativo comum identifica os parâmetros fundamentais para essa ETI, bem como as interfaces com os outros subsistemas e qualquer outro caso específico que seja necessário. Para cada um desses parâmetros e interfaces, devem ser apresentadas as soluções mais vantajosas acompanhadas das respectivas justificações técnicas e económicas. É tomada uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, prevendo, se necessário, casos específicos.

Seguidamente, o organismo representativo comum elabora o projecto de ETI a partir desses parâmetros fundamentais. Se necessário, o organismo representativo comum tem em conta os progressos técnicos, os trabalhos de normalização já efectuados, os grupos de trabalho já instituídos e os trabalhos de investigação reconhecidos. Juntamente com cada projecto de ETI é apresentada uma avaliação global dos custos e benefícios previsíveis da execução da ETI; essa avaliação indica o impacto previsto a nível dos operadores e agentes económicos interessados.

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

6. O comité referido no artigo 21.º deve ser regularmente informado pelo organismo representativo comum dos trabalhos de elaboração das ETI. No decurso dos seus trabalhos, o comité pode formular todos os mandatos ou todas as recomendações que considere úteis relativas à concepção das ETI, bem como à avaliação dos custos e benefícios. O comité pode nomeadamente, a pedido de um Estado-Membro, requerer que se analisem soluções alternativas e que a respectiva avaliação dos custos e benefícios conste do relatório anexo ao projecto de ETI.

7. Aquando da adopção de cada ETI, a respectiva data de entrada em vigor é fixada nos termos do n.º 2 do artigo 21.º Sempre que, por motivo de compatibilidade técnica, se tenha de colocar ao serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.

8. A elaboração e a revisão das ETI devem atender ao parecer dos utentes, no que diz respeito às características com incidência directa nas condições de utilização dos subsistemas pelos mesmos utentes.

Para o efeito, o organismo representativo comum ou, se for caso disso, o mandatário em causa, consulta as associações e organizações representativas dos utentes durante os trabalhos de elaboração e de revisão das ETI.

Ao projecto de ETI o referido organismo apenas um relatório sobre os resultados dessa consulta.

Antes da adopção do mandato da primeira ETI o comité previsto no artigo 21.º preparará a lista das associações e organizações a consultar, a qual poderá ser reexaminada e actualizada a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão.

9. Na elaboração e revisão das ETI é tido em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas no n.º 3, alínea g), do artigo 5.º

Para o efeito, os parceiros sociais são consultados antes de o projecto de ETI ser submetido, para aprovação ou revisão, à apreciação do comité referido no artigo 21.º

Os parceiros sociais são consultados no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial instituído em conformidade com a Decisão 98/500/CE da Comissão⁽¹⁾.

Os parceiros sociais dão parecer no prazo de três meses.

Artigo 7.º

Os Estados-Membros podem não aplicar uma ou várias ETI, inclusive as que se referem ao material circulante, nos casos e condições seguintes:

- a) Aos projectos de linha nova ou de readaptação de uma linha existente ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º, quando se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em execução aquando da publicação dessas ETI;
- b) Aos projectos de renovação ou readaptação de linha existente, quando o gabarito, a bitola ou a distância entre eixos de vias ou a tensão eléctrica estabelecidos nessas ETI forem incompatíveis com os parâmetros da linha existente;
- c) Aos projectos de linhas novas ou de renovação ou readaptação de linhas existentes realizados no território desse Estado-Membro, quando a sua rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária do resto da Comunidade;
- d) A todos os projectos relativos à renovação, extensão ou readaptação de uma linha existente, quando a aplicação dessa ou dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto e/ou a coerência do sistema ferroviário do Estado-Membro;

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

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

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

Em todos os casos, o Estado-Membro em questão notifica previamente a sua intenção de derrogação à Comissão e envia-lhe um processo com as ETI ou as partes das ETI que pretende não sejam aplicadas, bem como as especificações correspondentes que deseja aplicar. O comité referido no artigo 21.º analisa as medidas previstas pelo Estado-Membro. Nos casos b), d) e f), a Comissão toma uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º; se necessário, é formulada uma recomendação relativa às especificações a aplicar. Todavia, no caso b), a decisão da Comissão não visa o gabarito e a bitola.

CAPÍTULO III

Componentes de interoperabilidade

Artigo 8.º

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

- a) Apenas sejam colocados no mercado se permitirem a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional satisfazendo os requisitos essenciais;
- b) Sejam utilizados no respectivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam e sejam convenientemente instalados e mantidos.

Estas disposições não obstam a que esses componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações.

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 convencional que cumpram o disposto na presente directiva. Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, cujos elementos constam do anexo IV.

Artigo 10.º

1. Os Estados-Membros devem considerar 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 utilização.

2. A conformidade de um componente de interoperabilidade com os requisitos essenciais que lhe dizem respeito e, se for caso disso, a sua aptidão para utilização, são determinadas com base nas condições previstas na ETI correspondente, incluindo as especificações europeias pertinentes caso existam.

3. As referências das especificações europeias são publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* e devem ser mencionadas na ETI correspondente. Quando publicadas após a adopção das ETI, as especificações europeias pertinentes devem ser tidas em conta na revisão das ETI.

4. Os Estados-Membros devem publicar as referências das normas nacionais que transpõem as normas europeias.

5. No que respeita ao período anterior à publicação de uma ETI, na falta de especificações europeias e sem prejuízo do n.º 5 do artigo 20.º, os Estados-Membros devem comunicar aos restantes Estados-Membros e à Comissão uma lista das normas e especificações técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais. Essa notificação deve ser feita até 20 de Abril de 2002.

6. Quando uma especificação europeia ainda não estiver disponível no momento da adopção de uma ETI e o cumprimento dessa especificação for condição *sine qua non* para garantir a interoperabilidade, a ETI pode fazer referência à versão disponível mais avançada do projecto de especificação europeia que deve ser cumprida ou integrar no seu texto a totalidade ou parte desse projecto de especificação.

Artigo 11.º

Quando um Estado-Membro ou a Comissão considerar que determinadas especificações europeias não satisfazem os requisitos essenciais, a alteração dessas especificações ou a sua retirada total ou parcial das publicações onde se encontram pode ser decidida nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, após consulta ao comité instituído pela Directiva 98/34/CE⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Directiva 98/34/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade de informação (JO L 204 de 21.7.1998, p. 37). Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

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 utilização e tenha sido colocado no mercado, sendo utilizado de acordo com a respectiva finalidade, pode não respeitar os requisitos essenciais, deve tomar 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 informa imediatamente a Comissão sobre as medidas tomadas e indica os motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

- a) Da não observância dos requisitos essenciais;
- b) De uma má aplicação das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação;
- c) De uma insuficiência das especificações europeias.

2. A Comissão consulta as partes interessadas o mais rapidamente possível. Se, após esta consulta, a Comissão verificar que a medida se justifica, informa 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, informa imediatamente desse facto o Estado-Membro que tomou a iniciativa, bem como o fabricante ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade. Se a decisão referida no n.º 1 for motivada por uma lacuna nas especificações europeias, é aplicável o procedimento definido no artigo 11.º

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

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

Artigo 13.º

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

2. A avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade é instruída pelo organismo notificado ao qual o fabricante, ou o respectivo mandatário estabelecido na Comunidade, tenha apresentado o correspondente pedido.

3. Se os componentes de interoperabilidade estiverem abrangidos por outras directivas comunitárias relativas a outros aspectos, a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização deve, 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 cabem a quem colocar no mercado o componente de interoperabilidade. As mesmas obrigações se aplicam a quem montar componentes de interoperabilidade ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio, no que diz respeito à presente directiva.

5. Sem prejuízo do disposto no artigo 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

1. Cabe a cada Estado-Membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional que sejam implantados ou explorados no respectivo território.

Para esse efeito, os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para que esses subsistemas apenas possam entrar em serviço se forem concebidos, construídos e instalados de modo a observarem os requisitos essenciais que se lhes aplicam, quando integrados no sistema ferroviário transeuropeu convencional. Devem verificar nomeadamente a coerência desses subsistemas em relação ao sistema em que se integram.

2. Cabe a cada Estado-Membro verificar, na altura da entrada em serviço e, depois, regularmente, se esses subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais que se lhes aplicam.

3. Em caso de renovação ou de readaptação, o gestor da infra-estrutura ou a empresa ferroviária apresenta ao Estado-Membro em questão um *dossier* com a descrição do projecto. O Estado-Membro analisa o *dossier* e, tendo em conta a estratégia de implementação indicada na ETI aplicável, decide se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço na acepção da presente directiva. Essa entrada em serviço é necessária sempre que o nível de segurança possa ser afectado pelos trabalhos previstos.

Artigo 15.º

Sem prejuízo do disposto no 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 convencional que satisfaçam os requisitos essenciais. Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração «CE» de verificação, cujos elementos constam do anexo IV.

Artigo 16.º

1. Os Estados-Membros devem considerar interoperáveis e conformes com os requisitos essenciais que lhes digam respeito os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional 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 convencional será feita com base nas ETI, caso existam.

3. No que respeita ao período anterior à publicação das ETI, os Estados-Membros devem comunicar aos restantes Estados-Membros e à Comissão, para cada subsistema, a lista das regras técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais. Essa notificação deve ser feita até 20 de Abril de 2002.

Artigo 17.º

Se se afigurar que as ETI não satisfazem integralmente os requisitos essenciais, o assunto pode 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, convida o organismo notificado que tiver escolhido para o efeito a abrir o processo de verificação «CE» indicado no anexo VI.

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. A missão abrange também a verificação das interfaces do subsistema em questão em relação ao sistema em que se integra, baseando-se nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos no artigo 24.º

3. O organismo notificado é responsável pela organização do processo técnico que deve acompanhar a declaração «CE» de verificação. Este processo técnico deve conter todos os documentos necessários relativos às características do subsistema, 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.

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 pedir a realização de verificações complementares.

2. O Estado-Membro que estiver na origem do pedido informa de imediato a Comissão das verificações complementares pedidas, expondo as razões que as justificam. A Comissão dá 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 utilização referido no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º, devendo indicar para cada um deles o respectivo domínio de competência e o número de identificação previamente obtido junto da Comissão. A Comissão publica no *Jornal Oficial 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. Presume-se que estão conformes com os referidos critérios os organismos que observem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias pertinentes.

3. Os Estados-Membros retiram a autorização a todo o organismo que deixe de satisfazer os critérios enunciados no anexo VII. Desse facto devem informar imediatamente a Comissão e os restantes Estados-Membros.

4. Se um Estado-Membro ou a Comissão considerarem que um organismo notificado por um outro Estado-Membro não satisfaz os critérios pertinentes, a questão deve ser submetida à apreciação do comité referido no artigo 21.º, que dará o seu parecer no prazo de três meses; à luz do parecer do comité, a Comissão informa 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 é feita nos termos dos artigos 21.º e 22.º

CAPÍTULO VI

Comité e programa de trabalho

Artigo 21.º

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

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no artigo 8.º da mesma.

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

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 22.º

A partir da entrada em vigor da presente directiva, o comité pode discutir toda e qualquer questão relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, incluindo as questões ligadas à interoperabilidade entre o sistema ferroviário transeuropeu e os de países terceiros.

Artigo 23.º

1. A ordem de prioridade para a adopção das ETI é a seguinte, sem prejuízo da ordem de adopção dos mandatos prevista no n.º 1 do artigo 6.º:

a) O primeiro grupo de ETI visa o controlo-comando e a sinalização; as aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias; a exploração e gestão do tráfego (incluindo as qualificações do pessoal para os serviços transfronteiriços, com observância dos critérios definidos nos anexos II e III); os vagões de mercadorias, as poluições sonoras associadas com o material circulante e a infra-estrutura.

No que diz respeito ao material circulante, o destinado a utilização internacional será desenvolvido em primeiro lugar;

b) Por outro lado, os aspectos seguintes devem ser tratados em função dos recursos da Comissão e do organismo representativo comum: aplicações telemáticas para o transporte de passageiros, manutenção — dando-se especial atenção ao problema da segurança —, carruagens de passageiros, locomotivas e automotoras, infra-estrutura, energia, poluição do ar.

No que diz respeito ao material circulante, o destinado a utilização internacional será desenvolvido em primeiro lugar;

c) A pedido da Comissão, dum Estado-Membro ou do organismo representativo comum, o comité pode decidir, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, elaborar uma ETI para uma questão complementar, sem prejuízo da ordem de prioridades acima enunciada, desde que diga respeito a um subsistema contemplado no anexo II.

2. O comité adopta, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, um programa de trabalho que respeite a ordem de prioridade indicada no n.º 1 do presente artigo e a de outras tarefas que lhe sejam atribuídas pela presente directiva.

As ETI constantes do primeiro grupo, contemplado na alínea a) do n.º 1, são elaboradas até 20 de Abril de 2004.

3. O programa de trabalho deve compreender as seguintes etapas:

a) Designação do organismo representativo comum;

b) Elaboração, através de um projecto concebido pelo organismo representativo comum, de uma arquitectura representativa do sistema ferroviário convencional, baseada na lista de subsistemas (anexo II), que permita garantir a coe-rência entre ETI. Essa arquitectura deve incluir os diferentes elementos constitutivos do sistema, bem como as suas interfaces; deve servir de quadro de referência para a delimitação dos domínios de aplicação de cada ETI;

c) Adopção de uma estrutura-modelo para a elaboração das ETI;

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

e) Adopção dos mandatos necessários à elaboração das ETI;

f) Para cada ETI, adopção dos parâmetros fundamentais correspondentes;

g) Aprovação dos projectos de programa de normalização;

h) Gestão do período de transição entre a data de entrada em vigor da presente directiva e a publicação das ETI, incluindo a adopção do referencial a que se refere o artigo 25.º

CAPÍTULO VII

Registos da infra-estrutura e do material circulante*Artigo 24.º*

1. Os Estados-Membros zelam por que sejam publicados e actualizados anualmente registos da infra-estrutura e do material circulante. Os registos devem apresentar, para cada subsistema ou parte de subsistema em causa, as características principais (por exemplo, os parâmetros fundamentais) e a sua concordância relativamente às características prescritas pelas ETI aplicáveis. Para o efeito, cada ETI deve indicar com precisão quais as informações que devem figurar nos registos da infra-estrutura e do material circulante.

2. É enviada cópia desses registos aos Estados-Membros interessados e ao organismo representativo comum, devendo a cópia ser posta à disposição do público.

CAPÍTULO VIII

Disposições transitórias*Artigo 25.º*

1. Com base nas informações notificadas pelos Estados-Membros no âmbito do n.º 5 do artigo 10.º e do n.º 3 do artigo 16.º, bem como dos documentos técnicos da profissão e dos textos dos acordos internacionais pertinentes, o organismo representativo comum deve desenvolver um projecto de referencial das regras técnicas que asseguram o actual grau de interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional. O comité analisa esse projecto e decide se pode constituir um referencial enquanto se aguarda a adopção das ETI.

2. Adoptado o referencial, os Estados-Membros devem informar o comité da sua intenção de adoptar toda e qualquer disposição nacional ou do desenvolvimento, no seu território, de quaisquer projectos que divirjam do referencial.

CAPÍTULO IX

Disposições finais

Artigo 26.º

Todas as decisões tomadas em aplicação da presente directiva que digam respeito à avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade e à verificação dos subsistemas que constituem o sistema ferroviário transeuropeu convencional e as decisões tomadas em aplicação dos artigos 11.º, 12.º, 17.º e 19.º devem ser fundamentadas de modo preciso. Tais decisões devem ser notificadas ao interessado o mais rapidamente possível e especificar as vias de recurso permitidas pela legislação em vigor no Estado-Membro em questão, bem como os prazos dentro dos quais os recursos devem ser interpostos.

Artigo 27.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 20 de Abril de 2003, com excepção das disposições próprias a cada ETI que tenham de ser executadas segundo regras próprias a cada ETI, e devem informar imediatamente a Comissão desse facto.

2. Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

Artigo 28.º

De dois em dois anos, e pela primeira vez em 20 de Abril de 2005, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os progressos realizados no sentido da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional. Esse relatório deve comportar igualmente uma análise dos casos previstos no artigo 7.º

O organismo representativo comum deve elaborar e actualizar regularmente um instrumento capaz de fornecer, a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão, um panorama do nível de interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional. Esse instrumento utiliza as informações disponíveis nos registos previstos no artigo 24.º

Artigo 29.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 30.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 19 de Março de 2001.

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

N. FONTAINE

Pelo Conselho

O Presidente

A. LINDH

ANEXO I

O SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU CONVENCIONAL

1. INFRA-ESTRUTURAS

As infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu convencional são as das linhas da rede transeuropeia de transporte identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes⁽¹⁾, ou incluídas nas eventuais actualizações dessa decisão resultantes da revisão prevista no seu artigo 21.º

Para efeitos da presente directiva, essa rede pode subdividir-se em função das seguintes categorias:

- linhas previstas para o tráfego de passageiros,
- linhas previstas para o tráfego misto (passageiros, mercadorias),
- linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias,
- nós para tráfego de passageiros,
- nós para tráfego de carga, incluindo os terminais intermodais,
- vias de ligação entre os elementos *supra*.

Essas infra-estruturas incluem os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de navegação: instalações técnicas de processamento de dados e de telecomunicação previstas para o transporte de passageiros a longa distância e o transporte de mercadorias nessa rede, a fim de garantir a exploração segura e harmoniosa da mesma rede e a gestão eficaz do tráfego.

2. MATERIAL CIRCULANTE

O material circulante compreende todo o material apto a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ou em parte dela, incluindo:

- comboios automotores térmicos ou eléctricos,
- veículos de tracção térmicos ou eléctricos,
- carruagens de passageiros,
- vagões, incluindo o material circulante concebido para o transporte de camiões.

Cada uma destas categorias deve ser subdividida em:

- material circulante de utilização internacional,
- material circulante de utilização nacional,

tendo devidamente em conta a sua utilização local, regional ou de longa distância.

3. COERÊNCIA DO SISTEMA FERROVIÁRIO EUROPEU CONVENCIONAL

A qualidade do transporte ferroviário europeu exige, nomeadamente, uma excelente coerência entre as características da infra-estrutura (na acepção lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as do material circulante (incluindo os equipamentos de bordo de todos os subsistemas em causa). Dessa coerência dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

⁽¹⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. LISTA DE SUBSISTEMAS

Para efeitos do disposto na presente directiva, o sistema que constitui o sistema ferroviário transeuropeu convencional é subdividido nos seguintes subsistemas, que correspondem:

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

- infra-estruturas,
- energia,
- controlo-comando e sinalização,
- exploração e gestão do tráfego,
- material circulante;

b) Quer a domínios de carácter funcional:

- manutenção,
- aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias,

2. DESCRIÇÃO DOS SUBSISTEMAS

Para cada um dos subsistemas ou parte de subsistema, a lista dos elementos e aspectos ligados à interoperabilidade é proposta pelo organismo representativo comum aquando da elaboração do projecto de ETI correspondente.

Sem prejuízo da determinação desses aspectos ou dos componentes de interoperabilidade, nem da ordem em que os subsistemas estarão sujeitos às ETI, os subsistemas compreenderão:

2.1. Infra-estrutura

A via, os aparelhos de via, as obras de arte (pontes, túneis, etc.), as infra-estruturas associadas existentes nas estações (cais, zonas de acesso, incluindo as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida, etc.) e os equipamentos de segurança e de protecção.

2.2. Energia

O sistema de electrificação, o equipamento aéreo e os dispositivos de captação da energia.

2.3. Controlo-comando e sinalização

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

2.4. Exploração e gestão do tráfego

Os procedimentos e equipamentos associados que permitem assegurar uma exploração coerente dos diferentes subsistemas estruturais, quer em situações de funcionamento normal quer em situações de funcionamento degradado, incluindo a condução dos comboios, a planificação e a gestão do tráfego.

O conjunto das qualificações profissionais exigíveis para a realização de serviços transfronteiriços.

2.5. Aplicações telemáticas

Nos termos do anexo I, este subsistema compreende duas partes:

- a) As aplicações ao serviço dos passageiros, que incluem os sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem, sistemas de reserva, sistemas de pagamento, gestão das bagagens, gestão das correspondências entre comboios e com outros modos de transporte;
- b) As aplicações ao serviço do transporte de mercadorias, que incluem os sistemas de informação (acompanhamento em tempo real das mercadorias e dos comboios), sistemas de triagem e de afectação, sistemas de reserva, pagamento e facturação, gestão das correspondências com outros modos de transporte, produção de documentos electrónicos de acompanhamento.

2.6. Material circulante

Estrutura, sistema de comando e controlo de todos os equipamentos do comboio, equipamentos de tracção e de transformação da energia, de travagem, acoplamento, órgãos de rolamento (bogies, rodados) e a suspensão, as portas, as interfaces homem/máquina (maquinista, pessoal de bordo, passageiros, incluindo as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida), dispositivos de segurança passivos ou activos, dispositivos necessários à saúde dos passageiros e do pessoal de bordo.

2.7. Manutenção

Procedimentos, equipamentos associados, instalações logísticas de manutenção, reservas que permitem garantir as operações de manutenção correctiva e preventiva de carácter obrigatório previstas para assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário e os desempenhos necessários.

ANEXO III

REQUISITOS ESSENCIAIS

1. REQUISITOS DE ALCANCE 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 um nível de segurança que corresponda aos objectivos fixados para a rede, mesmo nas 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 seu período de serviço. As consequências sobre a segurança das suas avarias fortuitas devem ser limitadas pela utilização de meios adequados.
- 1.1.4. A concepção das instalações fixas e do material circulante, bem como a escolha dos materiais utilizados, devem ter por finalidade limitar a deflagração, a propagação e os efeitos do fogo e do fumo em caso de incêndio.
- 1.1.5. Os dispositivos destinados a serem manobrados pelos utentes devem ser concebidos por forma a não comprometerem a sua própria exploração segura nem a saúde e segurança das pessoas em caso de utilizações previsíveis que não sejam conformes com as instruções afixadas.

1.2. **Fiabilidade e disponibilidade**

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

1.3. **Saúde**

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

1.4. **Protecção do ambiente**

- 1.4.1. As consequências para o ambiente da implantação e exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional devem ser avaliadas e tomadas em consideração aquando da concepção 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.
- 1.4.4. A exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional deve respeitar os níveis regulamentares em matéria de ruído.

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

1.5. **Compatibilidade técnica**

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

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

2. REQUISITOS ESPECÍFICOS DE CADA SUBSISTEMA

2.1. **Infra-estruturas**

2.1.1. Segurança

Devem ser adoptadas disposições adaptadas para evitar o acesso ou intrusões indesejáveis nas instalações.

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

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

Devem ser previstas disposições apropriadas que tenham em conta as condições específicas de segurança nos túneis 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 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 eléctrica ou térmica não deve exceder os limites especificados de perturbação do ambiente.

2.2.3. Compatibilidade técnica

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

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

2.3. **Controlo-comando e sinalização**

2.3.1. Segurança

As instalações e as operações de controlo-comando e de sinalização utilizadas devem possibilitar uma circulação de comboios que apresente um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados para a rede. Os sistemas de controlo-comando e de sinalização devem continuar a possibilitar a circulação em total segurança dos comboios autorizados a circular em situação degradada especificada.

2.3.2. Compatibilidade técnica

Qualquer nova infra-estrutura ou material circulante novo construídos ou desenvolvidos após a adopção de sistemas de controlo-comando e 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 convencional 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.

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

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

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

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

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.

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

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 e segurança

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

2.5.2. Protecção do ambiente

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

2.5.3. Compatibilidade técnica

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

2.6. **Exploração e gestão do tráfego**

2.6.1. Segurança

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

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

2.6.2. Fiabilidade e disponibilidade

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

2.6.3. Compatibilidade técnica

O esforço de coerência no que respeita às regras de exploração das redes, bem como as qualificações dos maquinistas, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação, devem assegurar a eficácia da exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

2.7. Aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias

2.7.1. Compatibilidade técnica

Os requisitos essenciais no domínio das aplicações telemáticas que garantem aos passageiros e aos clientes do sector de mercadorias uma qualidade de serviço mínima dizem respeito, mais especificamente, à compatibilidade técnica.

Há que garantir, para essas aplicações:

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

2.7.2. Fiabilidade e disponibilidade

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

2.7.3. Saúde

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

2.7.4. Segurança

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

ANEXO IV

CONFORMIDADE E APTIDÃO PARA UTILIZAÇÃO DOS COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE**1. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDADE**

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

1.1. Componentes genéricos

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

1.2. Componentes genéricos com características específicas

Trata-se de componentes que não 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. ÂMBITO 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 à utilização de um componente de interoperabilidade, considerado 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 utilizarão os módulos definidos na Decisão 93/465/CEE e devem cumprir as regras definidas nas ETI.

3. CONTEÚDO DA DECLARAÇÃO «CE»

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

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

- referências da directiva,
- nome e endereço do fabricante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma do fabricante ou construtor),
- descrição do componente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.),

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

DECLARAÇÃO DE VERIFICAÇÃO DOS SUBSISTEMAS

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 incluir os elementos que se seguem:

- referências da directiva,
- nome e endereço da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a 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 cumprir, designadamente, se for caso disso, as restrições ou condições de exploração,
- caso seja provisória: prazo de validade da declaração «CE»,
- identificação do signatário.

ANEXO VI

PROCEDIMENTO DE VERIFICAÇÃO DOS SUBSISTEMAS

1. INTRODUÇÃO

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 conforme:

- com as disposições da directiva,
- com as outras disposições regulamentares aplicáveis no respeito do Tratado e pode ser colocado em serviço.

2. FASES

A verificação do subsistema abrange as seguintes etapas:

- 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 do subsistema terminado.

3. CERTIFICADO

O organismo notificado responsável pela verificação «CE» elaborará o certificado de conformidade destinado à entidade adjudicante, ou seu mandatário estabelecido na Comunidade, que, por seu turno, elaborará uma declaração «CE» de verificação destinada à autoridade competente do Estado-Membro em que o subsistema é implantado e/ou explorado.

4. PROCESSO TÉCNICO

O processo técnico que acompanha a declaração de verificação deve ser constituído pelos seguintes elementos:

- para as infra-estruturas: planos de execução das obras, documentos de recepção das escavações e das armaduras, relatórios de ensaio e de controlo dos betões,
- no que respeita aos outros subsistemas: desenhos de conjunto e de pormenor conformes à 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 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 assinado 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 ele visadas, especificando, se aplicável, as reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas; o certificado deve igualmente ser acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados pelo dito organismo 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 verificar se 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 for caso disso, 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 que lhe sejam enviados todos os documentos úteis para esse efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica relativa ao subsistema.
- 5.3. O organismo notificado encarregado de verificar a realização efectuará periodicamente auditorias para se certificar de que as disposições da directiva estão a ser respeitadas. O relatório dessas auditorias é depois entregue aos profissionais encarregados da 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. Aquando dessas visitas, o organismo notificado pode efectuar auditorias completas ou parciais. O organismo notificado apresentará um relatório da visita e, se necessário, um relatório de auditoria aos profissionais responsáveis pela realização.

6. DEPÓSITO

O processo completo previsto no ponto 4 deve ser depositado junto da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade, em apoio do certificado de conformidade emitido pelo organismo notificado encarregado da verificação de que o subsistema está operacional. O processo deve acompanhar a declaração «CE» de verificação 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 período de vida do subsistema. O processo deve ser enviado aos restantes Estados-Membros que o solicitem.

7. PUBLICAÇÃO

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. LÍNGUA

Os processos e a correspondência relativos aos procedimentos de verificação «CE» devem ser redigidos numa língua oficial do Estado-Membro em que estiver estabelecida a entidade adjudicante ou o seu mandatário na Comunidade, ou numa língua por ela 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 do seu controlo, 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 os controlos sejam efectuados directamente pelo Estado-Membro.
 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).
-

ANEXO VIII

REGRAS GERAIS A RESPEITAR PELO ORGANISMO REPRESENTATIVO COMUM (ORC)

1. Em conformidade com os procedimentos comunitários gerais de normalização, o ORC deve actuar de uma forma aberta e transparente, com base no consenso e na independência relativamente a interesses particulares. Para isso, as três categorias de intervenientes — gestores de infra-estruturas, empresas ferroviárias e indústria — que o ORC representa devem poder pronunciar-se durante o processo de elaboração das ETI, em conformidade com o regulamento interno do ORC e antes que este finalize o projecto de ETI.
 2. Se o ORC não dispuser das competências necessárias para a elaboração de um dado projecto de ETI, deve informar imediatamente a Comissão desse facto.
 3. O ORC criará os grupos de trabalho necessários para a elaboração dos projectos de ETI; esses grupos devem ter uma estrutura flexível e eficaz. Para isso, o número de peritos será limitado. Deve haver um equilíbrio entre, por um lado, os representantes dos gestores de infra-estruturas e das empresas ferroviárias e, por outro, os representantes da indústria. Essa repartição deve respeitar um equilíbrio adequado de nacionalidades. Os peritos de países não comunitários podem participar nos grupos de trabalho a título de observadores.
 4. As dificuldades eventualmente surgidas em relação à presente directiva que os grupos de trabalho do ORC não puderem resolver devem ser imediatamente comunicadas à Comissão.
 5. A Comissão e o comité referido no artigo 21.º devem dispor de todos os documentos de trabalho necessários ao acompanhamento dos trabalhos do ORC.
 6. O ORC deve tomar todas as medidas necessárias para garantir a confidencialidade das informações fundamentais a que tem acesso no decurso das suas actividades.
 7. O ORC tudo fará para que os resultados dos trabalhos do comité referido no artigo 21.º, bem como as recomendações do comité e da Comissão, sejam comunicados a todos os seus membros e a todos os peritos que participam nos grupos de trabalho.
-