

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Conselho	
2003/C 270 E/01	Posição Comum (CE) n.º 53/2003, de 26 de Junho de 2003, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários	1
2003/C 270 E/02	Posição Comum (CE) n.º 54/2003, de 26 de Junho de 2003, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional	7
2003/C 270 E/03	Posição Comum (CE) n.º 55/2003, de 26 de Junho de 2003, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança	25
2003/C 270 E/04	Posição Comum (CE) n.º 56/2003, de 26 de Junho de 2003, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui a Agência Ferroviária Europeia	48

I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 53/2003

adoptada pelo Conselho em 26 de Junho de 2003

tendo em vista a adopção da Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários

(2003/C 270 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽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) A Directiva 91/440/CEE do Conselho ⁽⁵⁾ estabelece que às empresas ferroviárias que disponham de licenças devem ser concedidos direitos de acesso à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias e, o mais tardar a partir de 2008, a toda a rede de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias.

(2) A extensão destes direitos de acesso aos serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias a toda a rede a partir de 1 de Janeiro de 2006 deverá aumentar os benefícios previstos em termos de transferência modal e de desenvolvimento dos transportes ferroviários internacionais de mercadorias.

(3) A extensão destes direitos de acesso a todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, a partir de 1 de Janeiro de 2008, segundo o princípio da livre prestação de serviços, irá melhorar a eficiência do modo ferroviário em relação a outros modos de transporte. Irá igualmente favorecer os transportes sustentáveis no interior dos Estados-Membros e entre estes, incentivando a concorrência e permitindo a entrada de novos capitais e de novas empresas.

(4) A Comissão deverá analisar a evolução do tráfego, da segurança, das condições de trabalho e da situação dos operadores decorrente da aplicação do primeiro pacote ferroviário e apresentar, até 1 de Janeiro de 2007, um relatório sobre essa evolução, acompanhado, se for caso disso, de novas propostas que permitam assegurar as melhores condições possíveis para as economias dos Estados-Membros, para as empresas de transporte ferroviário e para o seu pessoal, bem como para os utentes.

(5) Os serviços de transporte ferroviário de mercadorias oferecem oportunidades consideráveis para a criação de novos serviços de transporte e a melhoria dos serviços existentes, tanto ao nível nacional como ao nível europeu.

(6) Para ser totalmente competitivo, o transporte ferroviário de mercadorias deve prestar cada vez mais serviços completos, incluindo o transporte no interior dos Estados-Membros e entre estes.

(7) Uma vez que a segurança ferroviária é regulada pela Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade («directiva relativa à segurança ferroviária») ⁽⁶⁾, integrada num novo quadro regulamentar comunitário coerente para o sector ferroviário, devem ser revogadas as disposições em matéria de segurança contidas na Directiva 91/440/CEE.

(8) A Directiva 91/440/CEE deve, pois, ser alterada em conformidade,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 91/440/CEE é alterada do seguinte modo:

1. O n.º 2 do artigo 7.º é revogado com efeitos a partir da data de entrada em vigor da Directiva 2003/.../CE;

⁽¹⁾ JO C 291 E de 26.11.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 26 de Junho de 2003 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L ...

2. O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. É concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º o direito de acesso, em condições equitativas, à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias definida no artigo 10.ºA e no Anexo I e, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2006, a toda a rede ferroviária, para fins de exploração de serviços de transporte internacional de mercadorias.

Além disso, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2008, é concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º o direito de acesso, em condições equitativas, à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.»;

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redacção:

«5. Qualquer empresa ferroviária que efectue serviços de transporte ferroviário deve celebrar com os gestores da infra-estrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários. As condições que regulam esses acordos devem ter um carácter não discriminatório e transparente, e obedecer ao disposto na Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (*).

(*) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).»;

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redacção:

«6. São fornecidos a todas as empresas ferroviárias, de forma não discriminatória e transparente, serviços e vias de acesso aos serviços dos terminais e portos ligados a actividades ferroviárias referidos nos n.ºs 1, 2 e 3, que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, podendo os pedidos das empresas ferroviárias estar sujeitos a restrições apenas no caso de existirem alternativas ferroviárias viáveis em condições de mercado.»;

d) O n.º 8 passa a ter a seguinte redacção:

«8. Até 1 de Janeiro de 2007, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

Esse relatório incluirá:

- a aplicação da presente directiva nos Estados-Membros e o funcionamento efectivo dos diferentes organismos envolvidos,
- a evolução do mercado, nomeadamente tendências do tráfego internacional, actividades e quota de mercado de todos os intervenientes do mercado, incluindo os novos participantes,
- o impacto no sector dos transportes na sua totalidade, nomeadamente no que se refere às transferências modais,
- o impacto sobre o nível de segurança em cada Estado-Membro,
- as condições de trabalho no sector, por Estado-Membro.

Se necessário, o relatório será acompanhado de propostas ou recomendações adequadas relativas ao prosseguimento da acção da Comunidade para desenvolver o mercado ferroviário e o quadro legal que o rege.»;

3. A alínea c) do n.º 4 do artigo 10.ºB passa a ter a seguinte redacção:

«c) A situação da rede ferroviária europeia;».

4. É revogado o artigo 14.º

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de 2005 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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 3.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO ⁽¹⁾

I. INTRODUÇÃO

Tendo em conta o artigo 71.º do Tratado CE — e também o artigo 156.º, no caso específico da proposta legislativa relativa à interoperabilidade — e no âmbito do processo de co-decisão, em conformidade com o artigo 251.º do Tratado, o Conselho adoptou as suas posições comuns sobre as quatro propostas legislativas do chamado «segundo pacote ferroviário» ⁽²⁾ ⁽³⁾ em 25 de Junho de 2003.

Ao adoptar as suas posições, o Conselho teve em conta os pareceres do Parlamento Europeu em primeira leitura, em 14 de Janeiro de 2003 ⁽⁴⁾, do Comité Económico e Social ⁽⁵⁾ e do Comité das Regiões ⁽⁶⁾.

O objectivo geral do pacote de propostas legislativas é a revitalização do sector ferroviário na União Europeia; esta revitalização passa, no essencial, pela realização do mercado interno no sector ferroviário europeu, tanto para os prestadores de serviços como para os fabricantes. Através da abolição das situações de quase monopólio e por meio de uma concorrência acrescida, poderá conseguir-se uma redução dos custos (economias de escala), bem como uma maior inovação — factores que são um requisito prévio para uma indústria ferroviária de nível mundial na UE. Além disso, a competitividade deste modo de transporte em relação aos outros sectores dos transportes seria estimulada graças às medidas propostas, que contribuiriam assim para o mais do que necessário reequilíbrio da repartição modal — especialmente no domínio do transporte de mercadorias — com os consequentes efeitos positivos em matéria de redução da congestão do tráfego e da poluição.

No contexto acima exposto, o segundo pacote ferroviário visa conseguir alcançar os progressos necessários nas áreas da interoperabilidade, segurança e acesso ao mercado (relativamente ao transporte de mercadorias). Além disso, a fim de realizar as tarefas altamente técnicas e complexas de concepção dos instrumentos necessários — tais como as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI), os Objectivos de Segurança Comuns (OSC), as Medidas de Segurança Comuns (MSC) — a Comissão propõe a criação de um grupo europeu de peritos, sob a forma de uma Agência Ferroviária Europeia, com funções puramente consultivas. Os peritos da Agência Ferroviária Europeia constituiriam assim um fundo comum de especialistas, contribuindo para o desenvolvimento de nova legislação comunitária, e proporcionariam uma peritagem independente numa perspectiva mais europeia do que nacional.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Introdução

Atendendo às evidentes interligações operacionais entre as diversas propostas legislativas, a Comissão apresentou-as sob a forma de «pacote», tendo solicitado que este fosse tratado enquanto tal. O Conselho respeitou esta «abordagem em pacote», tendo chegado a um único acordo global sobre o conjunto das propostas, incluindo as quatro propostas legislativas sujeitas ao processo de co-decisão ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ A presente nota justificativa aplica-se a todas as posições comuns relativas às três directivas e ao regulamento que constituem o «segundo pacote ferroviário».

⁽²⁾ A Comissão apresentou as suas propostas em 25 de Janeiro de 2002.
— Segurança: JO C 126 E de 28.5.2002, p. 332.
— Interoperabilidade: JO C 126 E de 28.5.2002, p. 312.
— Agência Ferroviária Europeia: JO C 126 E de 28.5.2002, p. 323.
— Desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários: JO C 291 E de 26.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ Este pacote inclui também a «Recomendação de decisão do Conselho que autoriza a Comissão a negociar as condições de adesão (COTIF), de 9 de Maio de 1980, alterada pelo Protocolo de 3 de Junho de 1999» (doc. 5726/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

⁽⁵⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽⁶⁾ JO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

⁽⁷⁾ Este acordo político diz respeito ao conjunto do pacote, pelo que abrange também a aprovação da decisão do Conselho referida na nota 3.

Ao adoptar a sua posição comum sobre o segundo pacote ferroviário, o Conselho manifestou o seu apoio global à abordagem genérica deste pacote legislativo; é a expressão da vontade e determinação do Conselho em suscitar a muito necessária revitalização do sector ferroviário na União Europeia, para que este possa recuperar a parte do mercado que lhe cabe. Em contrapartida, importava também ter em conta a complexidade do sector ferroviário, tendo como pano de fundo um conjunto de considerações técnicas, financeiras, socioeconómicas e, nalguns casos, políticas.

Observações específicas sobre cada um dos projectos de directiva e sobre o projecto de regulamentação

- a) *Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança*

Quaisquer esforços no sentido de se criar na Comunidade um sistema ferroviário mais eficaz não deverão prejudicar os elevados níveis de segurança que actualmente existem nesse sistema. Com efeito, qualquer abordagem harmonizada deverá não só manter esses níveis de segurança como procurar melhorá-los, sempre que possível e praticável, respeitando ao mesmo tempo os princípios subjacentes ao funcionamento do mercado interno. Com este objectivo em mente, o Conselho procedeu a uma análise muito atenta de todas as disposições relevantes desta directiva.

Para maior clareza, o texto inclui agora artigos separados consagrados aos objectivos comuns de segurança (OCS) (artigo 7.º) e aos métodos comuns de segurança (MCS) (artigo 6.º); prevê-se, além disso, uma introdução mais gradual desses objectivos e métodos. São assim especificados prazos e indicações mais pormenorizadas em termos de conteúdo para um primeiro e um segundo conjuntos de OCS e MCS.

O Conselho acorda em que a criação de um enquadramento regulamentar comum não deverá impedir os Estados-Membros de procurarem melhorar ainda mais os níveis de segurança — para além dos que decorrem das normas comuns — dos seus sistemas ferroviários; ao mesmo tempo, importa não comprometer o correcto funcionamento do mercado interno. Com este pano de fundo, a posição comum do Conselho (n.º 4 do artigo 8.º) prevê que qualquer Estado-Membro possa introduzir, após a adopção dos OCS, uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS. Antes da adopção dessas normas mais estritas, deverão, no entanto, ser consultadas todas as partes interessadas e informada a Comissão. Se essas novas normas puderem afectar a actividade no território em questão de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros, aplicar-se-á um procedimento específico de notificação da Comissão (n.º 5 do artigo 8.º).

Além disso, a posição comum do Conselho inclui um novo artigo referente à autorização de segurança dos gestores de infra-estruturas (artigo 11.º). No que diz respeito ao artigo 13.º, foram reforçadas as disposições relativas ao acesso às estruturas de formação; em contrapartida, foram suprimidos os requisitos de base a preencher pelo pessoal ferroviário, uma vez que irão em breve ser definidos no quadro das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI). Quanto à harmonização dos certificados de segurança (artigo 15.º), considerou-se que não era necessária a fase intermédia com orientações não vinculativas.

Foram incorporadas muitas outras alterações de carácter técnico, entre as quais as respeitantes às competências da autoridade responsável pela segurança (artigo 16.º), e diversas alterações aos anexos técnicos.

O Conselho pôde aceitar as alterações 4 e 61 e quanto ao fundo, em certa medida, as alterações 12, 16, 37, 56, 57 e 59.

- b) *Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional*

A posição comum do Conselho assenta no princípio de que as disposições da directiva devem aplicar-se a toda a rede ferroviária na União Europeia. Todavia, em virtude de algumas considerações de ordem financeira e económica, prevê que a introdução das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) se processe de uma forma mais gradual do que na proposta da Comissão. Assim, um primeiro grupo de novas ETI e/ou de alterações a ETI será elaborado até 1 de Janeiro de 2009 (n.º 2 do artigo 2.º); além disso, foram agora especificados os objectivos do primeiro grupo de novas ETI (n.º 2 do artigo 15.º). Para a aplicação de uma ETI específica, foram aditadas novas categorias de linhas e material circulante ao Anexo III, bem como a possibilidade de introduzir novas subcategorias em função das necessidades. Deste modo, a ETI específica poderá ser aplicada da forma mais eficaz em termos de custos. O n.º 6 do artigo 1.º e o n.º 2 do artigo 2.º aumentam as possibilidades de prever derrogações da aplicação das disposições de uma ETI.

Outras alterações da posição comum do Conselho em relação à proposta da Comissão prendem-se com uma série de questões técnicas menores, incluindo as referentes aos anexos.

O Conselho aceitou a alteração 8 e considera que a formulação da sua posição comum corresponde essencialmente às alterações 6, 13 e 15.

- c) *Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui a Agência Ferroviária Europeia*

O Conselho reconhece que a Agência Ferroviária Europeia pode prestar um contributo muito útil não só para o processo legislativo como noutros aspectos relacionados com a revitalização dos caminhos-de-ferro europeus. Neste contexto, as alterações introduzidas na posição comum do Conselho não modificam significativamente a proposta da Comissão quanto ao fundo. Estas alterações dizem respeito às atribuições e responsabilidades da Agência, à consulta de outras partes, à composição dos seus grupos de trabalho e do Conselho de Administração e às línguas de trabalho. Nalguns casos, o Conselho optou por recorrer a disposições análogas de regulamentos que instituem outras instâncias comunitárias, como a Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM) e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA).

A posição comum do Conselho coincide em muitos aspectos, em parte ou quanto ao fundo, com as alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, como as alterações 9, 22, 32 e 36. No que respeita às alterações 2, 5, 14 e 35 relativas à composição dos grupos de trabalho e do Conselho de Administração, a posição comum do Conselho prevê que os grupos devem ser compostos por representantes do sector ferroviário e dos utentes em causa (artigo 3.º); a composição do Conselho de Administração sofreu uma alteração semelhante, prevendo-se nomeadamente um representante por cada Estado-Membro (artigo 26.º).

No tocante às visitas efectuadas por representantes da Agência aos Estados-Membros, o Conselho considera que o seu artigo 33.º corresponde em grande medida à alteração 37 do Parlamento.

Quanto ao regime linguístico da Agência, o artigo 35.º da posição comum prevê que será determinado pelo Conselho de Administração; o Conselho entendeu que este órgão é o que está na melhor posição para tomar esta decisão, ponderando todos os factores envolvidos como custos e eficácia. O Conselho não pôde, pois, aceitar a alteração 38 que, no seu entender, constituiria um encargo excessivo para o funcionamento da Agência e seria contrário às restrições orçamentais impostas ao orçamento comunitário em geral, também tendo em conta a adesão de novos Estados-Membros à União em 1 de Maio de 2004.

d) *Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários*

No âmbito do acordo geral acerca da posição comum do Conselho, o âmbito de aplicação e o calendário do acesso ao mercado foram naturalmente os elementos mais importantes do compromisso político global alcançado pelo Conselho. Por conseguinte, o Conselho não pôde aceitar as alterações 2 e 4 que teriam por efeito um alargamento considerável do âmbito de aplicação desta directiva ao incluir o transporte de passageiros por caminho-de-ferro.

As disposições relativas ao acesso ao mercado na posição comum da Comissão podem ser resumidas do seguinte modo:

- As empresas ferroviárias deverão beneficiar, em condições equitativas, dos direitos de acesso a toda a rede ferroviária a partir de 1 de Janeiro de 2006 para fins de exploração de serviços de transporte internacional de mercadorias.
- Além disso, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2008, é concedido às empresas de transporte ferroviário o direito de acesso, em condições equitativas, à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

Além disso, até 1 de Janeiro de 2007, a Comissão apresentará um relatório sobre a implementação da directiva de acesso ao mercado. Convém recordar a este respeito a declaração da Comissão em que esta instituição se compromete a apresentar, até ao final de 2003, uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativa à introdução de uma carta de condução europeia para maquinistas.

No tocante às disposições relativas ao acesso ao mercado, bem como à data de entrada em vigor, o Conselho preferiu, para efeitos de maior clareza, introduzir datas precisas em vez de prever um prazo em função da data de publicação no Jornal Oficial conforme fora proposto inicialmente: por conseguinte, aceitou a alteração 11. O Conselho entende que assim é dado um sinal claro a todos os intervenientes. Além disso, o Conselho concordou quanto ao fundo com as alterações 1, 5, 7 e 9 no sentido de se manterem as referências à Rede Transeuropeia de Transporte Ferroviário de Mercadorias (RTTFM). Com efeito, as alterações 7 e 9 foram aceites na íntegra, ao passo que outras alterações foram tidas largamente em conta (ver n.º 2 do artigo 1.º).

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 54/2003

adoptada pelo Conselho em 26 de Junho de 2003

**tendo em vista a adopção da Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... ,
que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário
transeuropeu de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho
relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional**

(2003/C 270 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente os artigos 71.º e 156.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽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) Nos termos dos artigos 154.º e 155.º do Tratado, a Comunidade contribui para a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias no sector dos transportes. A fim de realizar estes objectivos, a Comunidade realizará todas as acções que possam revelar-se necessárias para assegurar a interoperabilidade das redes, em especial no domínio da harmonização das normas técnicas.
- (2) No que respeita ao sector ferroviário, foi tomada uma primeira medida com a Directiva 96/48/CE ⁽⁵⁾. A fim de realizar os objectivos desta directiva, a Associação Europeia para a Interoperabilidade Ferroviária (AEIF), designada no âmbito dessa directiva como organismo representativo comum, elaborou projectos de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), que a Comissão aprovou em 30 de Maio de 2002.
- (3) A Comissão adoptou, em 10 de Setembro de 1999, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho que apresentou uma primeira avaliação dos progressos alcançados com a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade. Na sua Resolução de 17 de Maio de 2000, o Parlamento Europeu solicitou a

Comissão que apresentasse propostas de alteração da Directiva 96/48/CE com base no modelo previsto na Directiva 2001/16/CE ⁽⁶⁾.

- (4) A Directiva 2001/16/CE, à semelhança da Directiva 96/48/CE, introduziu procedimentos comunitários para a preparação e adopção de ETI, bem como normas comuns para a avaliação da conformidade com estas ETI. Foi atribuído um mandato à AEIF, igualmente designada como organismo representativo comum, para o desenvolvimento do primeiro grupo de ETI.
- (5) O trabalho de desenvolvimento das ETI no domínio da alta velocidade, a aplicação da Directiva 96/48/CE a projectos concretos e os trabalhos do Comité criado ao abrigo dessa directiva permitem retirar determinados ensinamentos e levaram a Comissão a propor alterações às duas directivas relativas à interoperabilidade ferroviária.
- (6) A aprovação do Regulamento (CE) n.º .../2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , que institui a Agência Ferroviária Europeia («regulamento relativo à Agência») ⁽⁷⁾, e da Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade («directiva relativa à segurança ferroviária») ⁽⁸⁾, implica que se deva alterar algumas disposições das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE. Em especial, assim que a Agência se encontre em funcionamento, é ela que será mandatada pela Comissão para a elaboração de todos os projectos de ETI, novas ou revistas.
- (7) A entrada em vigor da Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽⁹⁾, da Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽¹⁰⁾, e da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de

⁽¹⁾ JO C 126 E de 28.5.2002, p. 312.

⁽²⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 26 de Junho de 2003 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽⁶⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L ...

⁽⁸⁾ JO L ...

⁽⁹⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

- utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança ⁽¹⁾, tem incidência na realização da interoperabilidade. Tal como para os outros modos de transporte, a extensão dos direitos de acesso deve ser acompanhada das necessárias medidas de harmonização. É pois necessário realizar a interoperabilidade em toda a rede, alargando progressivamente o âmbito de aplicação geográfico da Directiva 2001/16/CE. Importa também alargar o fundamento jurídico da Directiva 2001/16/CE ao artigo 71.º do Tratado, em que assentou a Directiva 2001/12/CE.
- (8) O Livro Branco sobre a política europeia de transportes anuncia a presente directiva, que constitui um elemento da estratégia da Comissão para revitalizar os caminhos-de-ferro e, conseqüentemente, reequilibrar a utilização dos modos de transporte, prosseguindo, deste modo, o objectivo final de descongestionamento das ligações na Europa.
- (9) As ETI desenvolvidas no âmbito da Directiva 96/48/CE não dizem explicitamente respeito aos trabalhos de renovação das infra-estruturas e do material circulante nem às substituições efectuadas em manutenção preventiva. Esta aplicação está prevista no âmbito da Directiva 2001/16/CE relativamente aos caminhos-de-ferro convencionais, sendo necessário harmonizar as duas directivas neste ponto.
- (10) O desenvolvimento das ETI no domínio da alta velocidade revelou que é necessário clarificar a relação entre, por um lado, os requisitos essenciais da Directiva 96/48/CE e as ETI e, por outro lado, as normas europeias e outros documentos normativos. É necessário, designadamente, distinguir entre as normas ou partes de normas cuja obrigatoriedade é indispensável para alcançar o objectivo dessa directiva e as normas «harmonizadas» desenvolvidas no espírito da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização.
- (11) Regra geral, as especificações europeias são desenvolvidas à luz da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização. Estas conferem uma presunção de conformidade relativamente aos requisitos essenciais da Directiva 96/48/CE, nomeadamente no caso dos componentes da interoperabilidade e das interfaces. Estas especificações europeias (ou as partes aplicáveis das mesmas) não são obrigatórias, não podendo ser-lhes feita qualquer referência explícita nas ETI. As referências destas especificações europeias são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* e os Estados-Membros publicam as referências das normas nacionais de transposição das normas europeias.
- (12) Em determinados casos, quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva, as ETI podem fazer uma referência explícita a normas ou especificações europeias. Esta referência explícita tem conseqüências que importa precisar. Nomeadamente, estas normas e especificações europeias são obrigatórias a partir do momento em que a ETI for aplicável.
- (13) É a ETI que fixa todas as disposições que devem ser respeitadas por um componente de interoperabilidade, bem como o procedimento a seguir na avaliação da conformidade. Além disso, há que precisar que qualquer componente deve ser sujeito ao processo de avaliação da conformidade e da capacidade de utilização indicado nas ETI e ser acompanhado do correspondente certificado.
- (14) Por razões de segurança, é necessário exigir que os Estados-Membros atribuam um código de identificação a cada veículo que entrou em serviço. O veículo é em seguida inscrito num registo de matrícula nacional. Os registos devem poder ser consultados por todos os Estados-Membros e por determinados agentes económicos da Comunidade. Devem ser coerentes no que diz respeito ao formato dos dados. Por conseguinte, os registos devem ser objecto de especificações comuns, funcionais e técnicas.
- (15) Importa precisar o tratamento que deve ser dado no caso de requisitos essenciais aplicáveis a um subsistema que não tenham ainda sido objecto de especificações exaustivas na ETI correspondente. Neste caso, é desejável que os organismos encarregues dos processos de avaliação da conformidade e de verificação sejam os já notificados nos termos do artigo 20.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.
- (16) 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 regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (17) Importa precisar a definição de material circulante constante do Anexo I da Directiva 96/48/CE. A presente directiva deve abranger igualmente o material circulante concebido para circular apenas em linhas adaptadas para a alta velocidade, a velocidade da ordem dos 200 km/h.
- (18) A aplicação da presente directiva deve preservar, na medida do possível, os trabalhos já iniciados no âmbito das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, bem como a aplicação destas directivas pelos Estados-Membros no âmbito de projectos que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento no momento da entrada em vigor da presente directiva.
- (19) Atendendo a que o objectivo da acção encarada, isto é, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido ao seu carácter transeuropeu reconhecido pelo Tratado, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

⁽¹⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

(20) As ETI aplicáveis ao sistema ferroviário de alta velocidade relativas à infra-estrutura, ao material circulante, à energia, ao controlo, ao comando e sinalização, à exploração e à manutenção foram aprovadas pela Comissão em 30 de Maio de 2002. Os projectos de ETI referidos no ponto 5 do artigo 1.º e no ponto 5 do artigo 2.º dizem respeito à revisão dessas ETI ou à adopção de novas ETI.

(21) Está actualmente a ser desenvolvido, tal como previsto no artigo 25.º da Directiva 2001/16/CE, um projecto de referencial das regras técnicas que asseguram o actual grau de interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional. É necessário actualizar essas regras técnicas, tendo em vista o alargamento do âmbito de aplicação dessa directiva e tendo igualmente em conta o primeiro grupo de ETI a aprovar até 2004.

(22) Sem prejuízo das isenções do âmbito de aplicação da Directiva 2001/16/CE, deverá ser incentivada a aplicação voluntária pelos Estados-Membros, a nível nacional, das disposições pertinentes dessa directiva, tendo em vista melhorar a relação custo/eficácia e as economias de escala no sector industrial.

(23) As Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE devem ser alteradas em conformidade,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 96/48/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

1. A presente directiva tem por objectivo fixar as condições que devem ser satisfeitas para realizar, no território comunitário, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade descrito no Anexo I.

Essas condições dizem respeito à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema que entram em serviço após ... (*), bem como às qualificações e condições de higiene e de segurança do pessoal que participa na sua exploração.

2. A prossecução deste objectivo deve levar à definição de um nível mínimo de harmonização técnica que permita:

- a) Facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transporte ferroviário internacional no território comunitário e com países terceiros;
- b) Contribuir para a realização progressiva do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, exploração, renovação e readaptação do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;

c) Contribuir para a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.»;

2. No artigo 2.º são aditadas as seguintes alíneas:

«j) “Parâmetro fundamental”, as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, que devem ser objecto de uma decisão ou de uma recomendação nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, antes do desenvolvimento de projectos de ETI completos;

k) “Caso específico”, qualquer parte do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que exija disposições particulares nas ETI, de carácter transitório ou definitivo, devido a condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de compatibilidade com o sistema existente. Pode compreender, nomeadamente, os casos das linhas e redes ferroviárias isoladas do resto do território comunitário, o gabarito, a bitola da via ou a distância entre as vias;

l) “Readaptação”, as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o desempenho global do subsistema;

m) “Substituição no âmbito da manutenção”, a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;

n) “Renovação”, as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o desempenho global do subsistema;

o) “Sistema ferroviário existente”, o conjunto constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, que compreende as linhas e as instalações fixas da rede ferroviária existente, e o material circulante existente de qualquer categoria e origem que circula nessas infra-estruturas;

p) “Entrada em serviço”, o conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado no seu estado de funcionamento nominal.»;

3. É revogada a alínea h) do n.º 2;

4. O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Cada subsistema é objecto de uma ETI. Se necessário, um subsistema pode ser objecto de várias ETI e uma ETI pode dizer respeito a vários subsistemas. A decisão de desenvolver e/ou rever uma ETI, bem como a escolha do respectivo âmbito de aplicação técnica e geográfica, requer um mandato em conformidade com o n.º 1 do artigo 6.º»;

(*) Data de entrada em vigor da presente directiva.

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Na medida do necessário, e a fim de alcançar os objectivos referidos no artigo 1.º, cada ETI deverá:

- a) Indicar o âmbito de aplicação previsto (parte da rede ou do material circulante referidos no Anexo I, subsistema ou parte de subsistema referidos no Anexo II);
- b) Estabelecer os requisitos essenciais a aplicar ao subsistema em causa e às respectivas interfaces com outros subsistemas;
- c) Definir as especificações funcionais e técnicas a cumprir pelo subsistema e respectivas interfaces com outros subsistemas. Se necessário, essas especificações podem diferir de acordo com a utilização do subsistema, por exemplo, segundo as categorias de linhas e/ou de material circulante previstas no Anexo I;
- d) Determinar os componentes de interoperabilidade e as interfaces que devem ser objecto de especificações europeias, incluindo normas europeias, necessários para concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;
- e) Indicar, em cada caso previsto, quais os procedimentos que devem ser utilizados para, por um lado, avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes de interoperabilidade ou, por outro, proceder à verificação “CE” dos subsistemas. Estes procedimentos basear-se-ão nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE;
- f) Indicar a estratégia de implementação das ETI, em especial as fases a transpor para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento das ETI;
- g) Indicar, para o pessoal envolvido, as competências profissionais e as condições de higiene e segurança no trabalho exigidas para a exploração e manutenção do subsistema, bem como para a aplicação das ETI.»;

c) É inserido o seguinte número:

«6. As ETI podem fazer uma referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias, quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva. Nesse caso, essas normas ou especificações europeias (ou as partes pertinentes das mesmas) são consideradas anexos à respectiva ETI e são obrigatórias a partir do momento em que a ETI seja aplicável. Na falta de normas ou especificações europeias, e na pendência da sua elaboração, pode ser feita referência a outros documentos normativos claramente identificados; neste caso, deve tratar-se de documentos facilmente acessíveis e do domínio público.»;

5. O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

1. Os projectos de ETI e as alterações posteriores das ETI devem ser elaborados mediante mandato da Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. A sua elaboração deve ser feita sob a responsabilidade da Agência, em conformidade com os artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º .../2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que institui a Agência Ferroviária Europeia (“regulamento relativo à Agência”) (*), e em cooperação com os grupos de trabalho mencionados nesses artigos.

As ETI serão adoptadas e revistas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. As ETI são publicadas pela Comissão no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. Competirá à Agência preparar a revisão e a actualização das ETI e fazer toda e qualquer recomendação útil ao Comité referido no artigo 21.º para atender à evolução técnica ou às exigências sociais.

3. Os projectos de ETI devem ser elaborados em duas fases.

Em primeiro lugar, a Agência 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 alternativas 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, a Agência elabora o projecto de ETI a partir desses parâmetros fundamentais. A Agência deve ter em conta, sempre que adequado, 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 deve ser apresentada uma avaliação global dos custos e benefícios previsíveis da execução da ETI; essa avaliação deve indicar o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

4. 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 devem participar nessa avaliação fornecendo os dados necessários.

5. O Comité referido no artigo 21.º deve ser regularmente informado 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 acerca da concepção das ETI, bem como da 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.

6. 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, tenham de entrar em serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.

7. A elaboração, a adopção e a revisão das ETI devem ter em conta o parecer dos utentes no que diz respeito às características com incidência directa nas condições de utilização dos subsistemas por esses mesmos utentes. Para o efeito, a Agência consulta as associações e organizações representativas dos utentes durante os trabalhos de elaboração e de revisão das ETI. A Agência junta ao projecto de ETI um relatório sobre os resultados dessa consulta.

A lista das associações e organizações a consultar será elaborada pelo Comité previsto no artigo 21.º antes da adopção do mandato de revisão das ETI e poderá ser re-examinada e actualizada a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão.

8. Na elaboração, na adopção e na revisão das ETI deve ser tido em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas na alínea g) do n.º 3 do artigo 5.º

Para o efeito, os parceiros sociais devem ser 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 serão consultados no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial instituído em conformidade com a Decisão 98/500/CE da Comissão (**), e devem dar parecer no prazo de três meses.

(*) JO L ...

(**) JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.»;

6. O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

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

- a) A projectos de novas linhas, à renovação ou readaptação de linhas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação dessas ETI;
- b) A projectos de renovação ou readaptação de linhas existentes, quando o gabarito, a bitola, a distância entre os eixos das vias ou a tensão eléctrica estabelecidos nessas ETI forem incompatíveis com os parâmetros da linha existente;

- c) A projectos de linhas novas ou de renovação ou readaptação de linhas existentes no território desse Estado-Membro, quando a sua rede ferroviária constituir um enclave ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária do resto do território comunitário;
- d) A todos os projectos relativos à renovação, extensão ou readaptação de linhas existentes, quando a aplicação dessa ou dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto e/ou a compatibilidade do sistema ferroviário do Estado-Membro;
- e) Quando, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitirem, do ponto de vista económico ou técnico, a aplicação parcial ou total das ETI correspondentes.

Em todos os casos, o Estado-Membro interessado deve notificar previamente a Comissão da derrogação a que tenciona recorrer e enviar-lhe um processo com as ETI ou as partes de ETI que pretende não sejam aplicadas, bem como as especificações correspondentes que deseja aplicar. A Comissão analisará as medidas previstas pelo Estado-Membro. Nos casos b) e d), a Comissão tomará uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. Se necessário, será formulada uma recomendação relativa às especificações a aplicar. Todavia, no caso da alínea b), a decisão da Comissão não deve visar o gabarito nem a bitola.»;

7. Ao artigo 9.º é aditado o seguinte parágrafo:

«Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração "CE" de conformidade ou de adequação para utilização.»;

8. O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. Todos os componentes de interoperabilidade devem ser sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na respectiva ETI e ser acompanhados do correspondente certificado.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Os Estados-Membros considerarão que um componente de interoperabilidade satisfaz os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.»;

c) São revogados os n.ºs 4 e 5;

9. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.º

Quando um Estado-Membro ou a Comissão considerar que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para efeitos da presente directiva, não satisfazem os requisitos essenciais, pode ser decidida, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, após consulta ao Comité instituído pela 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 (*), a alteração dessas especificações ou a sua retirada total ou parcial das publicações onde se encontram incluídas.

(*) JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 1998/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).»;

10. O artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 14.º

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

Para esse efeito, cada Estado-Membro deve tomar todas as medidas necessárias para que esses subsistemas apenas possam entrar em serviço se forem concebidos, construídos e instalados de modo a não comprometer a observância dos requisitos essenciais que se lhes aplicam quando integrados no sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade.

Cada Estado-Membro deve verificar nomeadamente a compatibilidade desses subsistemas com o sistema em que vão ser integrados.

2. Cabe a cada Estado-Membro verificar, na altura da entrada em serviço e, seguidamente, a intervalos regulares, se esses subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais que se lhes aplicam. Para este efeito, devem ser utilizados os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais pertinentes.

3. Em caso de renovação ou de readaptação, o gestor da infra-estrutura ou as empresas ferroviárias devem apresentar ao Estado-Membro em questão um dossier com a descrição do projecto. O Estado-Membro analisará o dossier e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decidirá se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço na acepção da presente directiva.

É necessária uma nova autorização de entrada em serviço sempre que o nível de segurança global possa ser afectado pelas obras previstas.

4. Sempre que os Estados-Membros autorizem a entrada em serviço de material circulante, compete-lhes assegurar a atribuição de um código de identificação alfanumérico a cada veículo. Esse código deve ser apostado no veículo e figurar num registo nacional de material circulante que obedeça aos seguintes critérios:

- a) O registo deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 5;
- b) O registo deve ser mantido e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;
- c) O registo deve ser acessível às autoridades responsáveis pela segurança e aos organismos responsáveis pelos inquéritos designados nos termos dos artigos 16.º e 21.º da Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade (*) ("directiva relativa à segurança ferroviária"); deve igualmente ser acessível, na sequência de qualquer pedido legítimo, às entidades reguladoras designadas nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (**), às empresas ferroviárias e aos gestores das infra-estruturas.

No caso do material circulante que entrou em serviço pela primeira vez num país terceiro, os Estados-Membros podem aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes. Todavia, uma vez que um Estado-Membro tenha autorizado a entrada em serviço desses veículos no seu território, deve existir a possibilidade de obter os dados correspondentes, enumerados nas alíneas c), d) e e) do n.º 5, através do registo.

5. As especificações comuns do registo serão adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, tendo por base um projecto de especificações elaborado pela Agência. Esse projecto de especificações deverá incluir: conteúdo, formato dos dados, arquitectura funcional e técnica, modo de funcionamento e normas para a introdução de dados e para a consulta. Desse registo devem constar, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Referências da declaração "CE" de verificação e entidade que a emitiu;
- b) Referências do registo do material circulante referido no artigo 22.ºA;
- c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;

- d) Eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;
- e) Dados críticos de segurança relativos ao calendário de manutenção do veículo.

(*) JO L ...

(**) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).»;

11. Ao artigo 15.º é aditado o seguinte parágrafo:

«Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efectuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração “CE” de verificação»;

12. O n.º 3 do artigo 16.º passa a ter a seguinte redacção:

«3. Na falta de ETI, inclusivamente nos casos em que tenha sido notificada uma derrogação nos termos do artigo 7.º, os Estados-Membros devem enviar aos restantes Estados-Membros e à Comissão, para cada subsistema, a lista das normas técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais. Esse envio deve ser feito até ... (*) e, posteriormente, sempre que a lista de normas técnicas sofra qualquer alteração. Nessa ocasião, os Estados-Membros devem indicar igualmente os organismos responsáveis, no caso dessas normas técnicas, pela execução do processo de verificação referido no artigo 18.º»;

13. Ao artigo 17.º é aditado o seguinte parágrafo:

«Nesse caso, as ETI serão sujeitas a revisão nos termos do n.º 2 do artigo 6.º. Se alguns aspectos técnicos que correspondam a requisitos essenciais não puderem ser explicitamente tratados numa ETI, deverão ser claramente identificados num anexo à ETI. Nestes casos, é aplicável o n.º 3 do artigo 16.º»;

14. Ao n.º 2 do artigo 18.º é aditado o seguinte parágrafo:

«A missão abrange também a verificação das interfaces do subsistema em questão em relação ao sistema em que se integra, com base nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos no artigo 22.ºA.»;

15. O n.º 5 do artigo 20.º passa a ter a seguinte redacção:

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

A Comissão e os observadores devem informar o Comité a que se refere o n.º 1 do artigo 21.º dos trabalhos levados a cabo no grupo de coordenação. A Comissão proporá,

quando adequado, as medidas necessárias para solucionar os problemas.

Quando necessário, a coordenação dos organismos notificados será efectuada de acordo com o artigo 21.º»;

16. O artigo 21.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 21.º

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências atribuídas à Comissão (*), tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

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

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

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

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

17. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 21.ºA

1. O Comité pode apreciar qualquer questão relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, incluindo as questões ligadas à interoperabilidade entre o presente sistema e o de países terceiros.

2. O Comité pode apreciar qualquer questão relativa à aplicação da presente directiva. Se necessário, a Comissão adoptará uma recomendação de execução nos termos do n.º 2 do artigo 21.º

Artigo 21.ºB

1. Por sua própria iniciativa ou a pedido de um Estado-Membro, a Comissão pode decidir, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, conferir mandato para a elaboração de uma ETI relativa a um domínio complementar, na medida em que diga respeito a um subsistema contemplado no Anexo II.

2. Nos termos do n.º 2 do artigo 21.º e com base numa proposta da Comissão, o Comité dotar-se-á de um programa de trabalho conforme com os objectivos da presente directiva e da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional (*).

(*) Um ano após a entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 21.ºC

Os Anexos II a VI podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 21.º

(*) JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.»;

18. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 22.ºA

1. Os Estados-Membros devem assegurar que sejam publicados e actualizados anualmente um registo da infra-estrutura e um registo do material circulante. Esses registos devem indicar as características principais de cada subsistema ou parte de subsistema em causa, tais como os parâmetros fundamentais, e a sua concordância com as características prescritas pelas ETI aplicáveis. Para o efeito, cada ETI deve indicar com precisão as informações que devem figurar nos registos das infra-estruturas e do material circulante.

2. Será enviada cópia desses registos aos Estados-Membros interessados e à Agência, cópia essa que deverá ser colocada à disposição das partes interessadas, incluindo, pelo menos, os profissionais do sector.»;

19. O Anexo I é substituído pelo texto que figura no Anexo I da presente directiva;

20. O Anexo II é substituído pelo texto que figura no Anexo II da presente directiva;

21. Ao ponto 2 do Anexo VII é aditado o seguinte parágrafo:

«Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário (*), e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva 2003/.../CE (**), bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

(*) JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/13/CE (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).».

Artigo 2.º

A Directiva 2001/16/CE é alterada do seguinte modo:

1. O título passa a ter a seguinte redacção: «Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional»;

(*) Número da directiva relativa à segurança ferroviária.

2. Ao artigo 1.º é aditado o seguinte número:

«3. O âmbito de aplicação da presente directiva será progressivamente alargado a todo o sistema ferroviário convencional, incluindo as vias de acesso aos serviços dos terminais e portos que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, com excepção das infra-estruturas e do material circulante reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística ou das infra-estruturas que estejam funcionalmente isoladas do resto do sistema ferroviário, e sem prejuízo das derrogações à aplicação das ETI nos casos enumerados no artigo 7.º

As disposições da directiva apenas serão aplicáveis às partes da rede que ainda não estejam abrangidas pelo n.º 1 a partir da data de entrada em vigor das ETI correspondentes, que deverão ser adoptadas, segundo o procedimento a seguir descrito, aos domínios de aplicação fixados nessas ETI.

Até 1 de Janeiro de 2006, e nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, a Comissão adoptará um programa de trabalho relativo à elaboração de novas ETI e/ou à revisão das ETI já adoptadas, tendo em vista cobrir as linhas e o material circulante ainda não abrangidos.

Esse programa de trabalho indicará um primeiro grupo de novas ETI e/ou de alterações a ETI, a elaborar até 1 de Janeiro de 2009, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 5.º sobre a possibilidade de prever casos específicos e sem prejuízo do disposto no artigo 7.º, que permite derrogações em circunstâncias especiais. A escolha dos aspectos que serão abrangidos pelas ETI basear-se-á na relação custo/eficácia prevista para cada medida proposta e no princípio da proporcionalidade das medidas tomadas ao nível comunitário. Para esse efeito, será devidamente tomado em consideração o ponto 4 do Anexo I e o necessário equilíbrio entre, por um lado, os objectivos da não interrupção da circulação dos comboios e da harmonização técnica e, por outro lado, o nível transeuropeu, nacional, regional ou local do tráfego em questão.

Após a elaboração do primeiro grupo de ETI, a determinação das prioridades para o desenvolvimento de novas ETI ou para a revisão das ETI existentes será efectuada nos termos do n.º 2 do artigo 21.º

Os Estados-Membros podem não aplicar o disposto no presente número no caso de projectos que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação do grupo pertinente de ETI.»;

3. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) É revogada a alínea h);

b) As alíneas l) e m) passam a ter a seguinte redacção:

l) “Readaptação”, as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o desempenho global do subsistema;

m) “Renovação”, as obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o desempenho global do subsistema;»;

c) São aditadas as seguintes alíneas:

«o) “Substituição no âmbito da manutenção”, a substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou correctiva;

p) “Entrada em serviço”, o conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado no seu estado de funcionamento nominal.»;

4. O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) «1. Cada subsistema é objecto de uma ETI. Se necessário, um subsistema pode ser objecto de várias ETI e uma ETI pode dizer respeito a vários subsistemas. A decisão de desenvolver e/ou rever uma ETI, bem como a escolha do respectivo âmbito de aplicação técnica e geográfica, requer um mandato em conformidade com o n.º 1 do artigo 6.º»;

b) A alínea e) do n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

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

c) É aditado o seguinte número:

«7. As ETI podem fazer uma referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias, quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva. Nesse caso, essas normas ou especificações europeias (ou as partes pertinentes das mesmas) são consideradas anexos à respectiva ETI e são obrigatórias a partir do momento em que a ETI seja aplicável. Na falta de normas ou especificações europeias, e na pendência da sua elaboração, pode ser feita referência a outros documentos normativos claramente identificados; neste caso, deve tratar-se de documentos facilmente acessíveis e do domínio público.»;

5. O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

1. Os projectos de ETI e as alterações posteriores das ETI devem ser elaborados mediante mandato da Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. A sua elaboração deve

ser feita sob a responsabilidade da Agência, em conformidade com os artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º .../2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que institui a Agência Ferroviária Europeia (“regulamento relativo à Agência”) (*), e em cooperação com os grupos de trabalho mencionados nesses artigos.

As ETI serão adoptadas e revistas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º. As ETI são publicadas pela Comissão no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. Competirá à Agência preparar a revisão e a actualização das ETI e fazer toda e qualquer recomendação útil ao Comité referido no artigo 21.º para atender à evolução técnica ou às exigências sociais.

3. Os projectos de ETI devem ser elaborados em duas fases.

Em primeiro lugar, a Agência 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 alternativas 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, a Agência elabora o projecto de ETI a partir desses parâmetros fundamentais. A Agência deve ter em conta, sempre que adequado, 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 deve ser apresentada uma avaliação global dos custos e benefícios previsíveis da execução da ETI; essa avaliação deve indicar o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos.

4. 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 devem participar nessa avaliação fornecendo os dados necessários.

5. O Comité referido no artigo 21.º deve ser regularmente informado 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 acerca da concepção das ETI, bem como da 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.

6. 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, tenham de entrar em serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.

7. A elaboração, a adopção e a revisão das ETI devem ter em conta o parecer dos utentes no que diz respeito às características com incidência directa nas condições de utilização dos subsistemas por esses mesmos utentes. Para o efeito, a Agência consulta as associações e organizações representativas dos utentes durante os trabalhos de elaboração e de revisão das ETI. A Agência junta ao projecto de ETI um relatório sobre os resultados dessa consulta.

A lista das associações e organizações a consultar será elaborada pelo Comité previsto no artigo 21.º antes da adopção do mandato para a primeira ETI, a qual poderá ser reexaminada e actualizada a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão.

8. Na elaboração, na adopção e na revisão das ETI deve ser tido em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas na alínea g) do n.º 3 do artigo 5.º

Para o efeito, os parceiros sociais devem ser 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 serão consultados no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial instituído em conformidade com a Decisão 98/500/CE da Comissão (**). Os parceiros sociais dão parecer no prazo de três meses.

(*) JO L ...

(**) JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.»;

6. A alínea a) do artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«a) A projectos de novas linhas, à renovação ou readaptação de linhas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objecto de contrato em curso de execução aquando da publicação dessas ETI;»;

7. O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. Todos os componentes de interoperabilidade devem ser sujeitos ao processo de avaliação da conformidade e da adequação para utilização indicado na respectiva ETI e ser acompanhados do correspondente certificado.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Os Estados-Membros considerarão que um componente de interoperabilidade satisfaz os requisitos essenciais se respeitar as condições estabelecidas na ETI correspondente ou as especificações europeias elaboradas para dar cumprimento a essas condições.»;

c) São revogados os n.ºs 4 e 5;

8. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.º

Quando um Estado-Membro ou a Comissão considerar que determinadas especificações europeias, directa ou indirectamente utilizadas para alcançar os objectivos da presente directiva, não satisfazem os requisitos essenciais, pode ser decidida, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, após consulta ao Comité instituído pela 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 (*), a alteração dessas especificações ou a sua retirada total ou parcial das publicações onde se encontram incluídas.

(*) JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 1998/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).»;

9. O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 2 é aditado o parágrafo seguinte:

«Para este efeito, devem ser utilizados os procedimentos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais pertinentes.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Em caso de renovação ou de readaptação, o gestor da infra-estrutura ou as empresas ferroviárias devem apresentar ao Estado-Membro em questão um dossier com a descrição do projecto. O Estado-Membro analisará o dossier e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decidirá se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço na aceção da presente directiva.

É necessária uma nova autorização de entrada em serviço sempre que o nível de segurança global possa ser afectado pelas obras previstas. Se for necessária uma nova autorização, o Estado-Membro decidirá em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projecto, e notificará a sua decisão à Comissão e aos restantes Estados-Membros.»;

c) São aditados os seguintes números:

«4. Sempre que os Estados-Membros autorizem a entrada em serviço de material circulante, compete-lhes assegurar a atribuição de um código de identificação alfanumérico a cada veículo. Esse código deve ser apostado no veículo e figurar num registo nacional de material circulante que obedeça aos seguintes critérios:

a) O registo deve respeitar as especificações comuns definidas no n.º 5;

b) O registo deve ser mantido e actualizado por um organismo independente de qualquer empresa ferroviária;

c) O registo deve ser acessível às autoridades responsáveis pela segurança e aos organismos responsáveis pelos inquéritos designados nos termos dos artigos 16.º e 21.º da Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade (*) (“directiva relativa à segurança ferroviária”); deve igualmente ser acessível, na sequência de qualquer pedido legítimo, às entidades reguladoras designadas nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (**), às empresas ferroviárias e aos gestores das infra-estruturas.

No caso do material circulante que entrou em serviço pela primeira vez num país terceiro, os Estados-Membros podem aceitar veículos claramente identificados de acordo com sistemas de codificação diferentes. Todavia, uma vez que um Estado-Membro tenha autorizado a entrada em serviço desses veículos no seu território, deve existir a possibilidade de obter os dados correspondentes, enumerados nas alíneas c), d) e e) do n.º 5, através do registo.

5. As especificações comuns do registo serão adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, tendo por base um projecto elaborado pela Agência. Esse projecto de especificações deverá incluir: conteúdo, formato dos dados, arquitectura funcional e técnica, modo de funcionamento e normas para a introdução de dados e para a consulta. Desse registo devem constar, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Referências da declaração “CE” de verificação e entidade que a emitiu;
- b) Referências do registo do material circulante referido no artigo 24.º;
- c) Identificação do proprietário ou do locatário do veículo;
- d) Eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;
- e) Dados críticos de segurança relativos ao calendário de manutenção do veículo.

(*) JO L ...

(**) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).»;

10. O n.º 3 do artigo 16.º passa a ter a seguinte redacção:

«3. Na falta de ETI, inclusivamente nos casos em que tenha sido notificada uma derrogação nos termos do artigo

7.º, os Estados-Membros devem enviar aos restantes Estados-Membros e à Comissão, para cada subsistema, a lista das normas técnicas utilizadas para efeitos da aplicação dos requisitos essenciais. Esse envio deve ser feito até ... (*) e, posteriormente, sempre que a lista de normas técnicas sofra qualquer alteração. Nessa ocasião, os Estados-Membros devem indicar igualmente os organismos responsáveis, no caso dessas normas técnicas, pela execução do processo de verificação referido no artigo 18.º»;

11. Ao artigo 17.º é aditado o seguinte parágrafo:

«Nesse caso, as ETI serão sujeitas a revisão nos termos do n.º 2 do artigo 6.º. Se alguns aspectos técnicos que correspondam a requisitos essenciais não puderem ser explicitamente tratados numa ETI, deverão ser claramente identificados num anexo à ETI. Nestes casos, é aplicável o n.º 3 do artigo 16.º»;

12. O n.º 5 do artigo 20.º passa a ter a seguinte redacção:

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

A Comissão e os observadores devem informar o Comité a que se refere o n.º 1 do artigo 21.º dos trabalhos levados a cabo no grupo de coordenação. A Comissão proporá, quando adequado, as medidas necessárias para solucionar os problemas.

Quando necessário, a coordenação dos organismos notificados será efectuada de acordo com o artigo 21.º»;

13. Ao artigo 21.º é aditado o seguinte número:

«4. Caso se verifique que tal é necessário, o Comité pode constituir grupos de trabalho para o coadjuvarem no desempenho das suas funções, em especial com o objectivo de coordenar os organismos notificados.»;

14. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 21.ºA

A Comissão pode submeter ao Comité qualquer questão relativa à aplicação da presente directiva. Se necessário, a Comissão adoptará uma recomendação de execução nos termos do n.º 2 do artigo 21.º;

(*) Um ano após a entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 21.ºB

Os Anexos II a VI podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 21.º;

15. O artigo 23.º passa a ter a seguinte redacção:

«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 comando e controlo 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 para o transporte de mercadorias; as poluições sonoras associadas ao material circulante e à infra-estrutura. No que diz respeito ao material circulante, será desenvolvido em primeiro lugar o destinado a utilização internacional;

b) Por outro lado, os aspectos seguintes devem ser tratados em função dos recursos da Comissão e da Agência: 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, será desenvolvido em primeiro lugar o destinado a utilização internacional;

c) A pedido da Comissão, de um Estado-Membro ou da Agência, o Comité pode decidir, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, elaborar uma ETI para uma questão complementar, desde que diga respeito a um subsistema contemplado no Anexo II.

2. A Comissão 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) Elaboração, através de um projecto concebido pela Agência, de uma arquitectura representativa do sistema ferroviário convencional, baseada na lista de subsistemas (Anexo II), que permita garantir a coerência entre ETI. Essa arquitectura deve incluir os vários 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;

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

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

d) Adopção dos mandatos necessários à elaboração das ETI;

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

f) Aprovação dos projectos de programa de normalização;

g) Gestão do período de transição entre a data de entrada em vigor da Directiva 2003/. . ./CE (*) e a publicação das ETI, incluindo a adopção do referencial a que se refere o artigo 25.º

(*) JO L . . .»;

16. O n.º 2 do artigo 24.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. Será enviada cópia desses registos aos Estados-Membros interessados e à Agência, cópia essa que deverá ser colocada à disposição das partes interessadas, incluindo, pelo menos, os profissionais do sector.»;

17. O n.º 1 do artigo 25.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. Com base nas informações comunicadas pelos Estados-Membros nos termos do n.º 3 do artigo 16.º, bem como nos documentos técnicos da profissão e nos textos dos acordos internacionais pertinentes, a Agência desenvolverá, em conformidade com os artigos 3.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º . . ./2003 (*), um projecto de referencial de regras técnicas que assegure o actual grau de interoperabilidade das linhas e do material circulante que será incluído no âmbito de aplicação nos termos do n.º 3 do artigo 1.º. A Comissão, nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, analisará esse projecto e decidirá se o mesmo pode constituir um referencial enquanto se aguarda a adopção das ETI.»;

18. O Anexo I é substituído pelo texto constante do Anexo III da presente directiva;

19. Ao ponto 2 do Anexo VII é aditado o seguinte parágrafo:

«Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão das autorizações de entrada em serviço, no quadro da presente directiva, das licenças, no quadro da Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário (*), e dos certificados de segurança, no quadro da Directiva 2003/. . ./CE (**), bem como dos organismos responsáveis pelos inquéritos em caso de acidente.

(*) JOL 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/13/CE (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).»;

(*) Número do regulamento relativo à Agência.

(**) Número da directiva relativa à segurança ferroviária.

20. É revogado o Anexo VIII.

Artigo 3.º

A Comissão tomará todas as medidas necessárias para assegurar que a aplicação das disposições da presente directiva preserve, na medida do possível, os trabalhos de desenvolvimento de ETI já atribuídos no âmbito das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE e para assegurar que os projectos que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento no momento da entrada em vigor da presente directiva não sejam afectados.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de ... (*) e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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 5.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

(*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO I

«ANEXO I

SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU DE ALTA VELOCIDADE

1. INFRA-ESTRUTURAS

As infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade são as das linhas da rede transeuropeia de transportes 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

As linhas de alta velocidade compreendem:

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

Estas infra-estruturas incluem os sistemas de gestão de tráfego, de localização e de navegação: instalações técnicas de tratamento de dados e de telecomunicação previstas para o serviço de transporte de passageiros nestas linhas a fim de garantir uma exploração segura e harmoniosa da rede e a gestão eficaz do tráfego.

2. MATERIAL CIRCULANTE

O material circulante objecto da presente directiva abrange os comboios concebidos para circular:

- quer nas linhas especialmente construídas para a alta velocidade, a uma velocidade de pelo menos 250 km/h, permitindo, não obstante, em circunstâncias adequadas, atingir velocidades superiores a 300 km/h,
- quer nas linhas mencionadas no ponto 1, quando tal seja compatível com os níveis de desempenho dessas linhas, a velocidades da ordem dos 200 km/h.

3. COERÊNCIA DO SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU DE ALTA VELOCIDADE

A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características das infra-estruturas (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 compatibilidade 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. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

ANEXO II

«ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. LISTA DOS SUBSISTEMAS

Para efeitos do disposto na presente directiva, o sistema que constitui o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade pode ser dividido nos subsistemas seguintes, que correspondem:

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

- infra-estrutura;
- energia;
- controlo e 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. DOMÍNIOS ABRANGIDOS

A lista das questões ligadas à interoperabilidade está definida, relativamente a cada subsistema, nos mandatos conferidos à Agência para a elaboração de ETI.

De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º, esses mandatos serão definidos nos termos do n.º 2 do artigo 21.º

Sempre que se justifique, a lista das questões ligadas à interoperabilidade incluída nos mandatos é definida pela Agência nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 5.º.

ANEXO III

«ANEXO I

SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU CONVENCIONAL

1. INFRA-ESTRUTURAS

As infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu convencional são as das linhas da rede transeuropeia de transportes 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, esta rede pode subdividir-se nas seguintes categorias:

linhas previstas para o tráfego de passageiros;

linhas previstas para tráfego misto (passageiros e mercadorias);

linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias;

nós para o tráfego de passageiros;

nós para o tráfego de carga, incluindo os terminais intermodais;

vias de ligação entre os elementos acima referidos.

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

A construção de infra-estruturas ferroviárias móveis e de equipamento de manutenção é incluída mas não constitui a primeira prioridade.

Cada uma destas categorias deve ser subdividida em:

material circulante destinado a utilização internacional;

material circulante destinado a utilização nacional.

3. COERÊNCIA DO SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU CONVENCIONAL

A qualidade dos serviços de transporte ferroviário europeus depende, entre outros factores, de uma excelente compatibilidade entre as características das infra-estruturas (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 compatibilidade 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. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 85 de 6.7.2001, p. 1).

4. ALARGAMENTO DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1. Subcategorias de linhas e material circulante

Para assegurar a interoperabilidade de uma forma rentável, serão criadas, se for caso disso, novas subcategorias dentro de todas as categorias de linhas e material circulante referidas no presente Anexo. As especificações técnicas e funcionais referidas no n.º 3 do artigo 5.º podem variar, se necessário, de acordo com a subcategoria.

2. Salvaguardas de custos

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

- custo da medida proposta;
- redução dos encargos e custos de capital resultante de economias de escala e de uma melhor utilização do material circulante;
- redução do investimento e dos custos de manutenção/exploração resultante do aumento da concorrência entre fabricantes e empresas de manutenção;
- benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário;
- aumento da segurança do funcionamento.

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

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ver página 3 do presente Jornal Oficial.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 55/2003

adoptada pelo Conselho em 26 de Junho de 2003

tendo em vista a adopção da Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança

(2003/C 270 E/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO
DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽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) A fim de prosseguir os esforços de criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário, iniciados com a Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽⁵⁾, é necessário estabelecer um quadro regulamentar comum para a segurança ferroviária. Até à data, os Estados-Membros elaboraram as suas regras e normas de segurança essencialmente à escala nacional, com base em conceitos técnicos e de exploração nacionais. Simultaneamente, as divergências de princípios, abordagem e cultura dificultaram a eliminação dos obstáculos técnicos e o desenvolvimento de operações internacionais de transporte.
- (2) A Directiva 91/440/CEE, a Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽⁶⁾, e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de

utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança ⁽⁷⁾, constituem os primeiros passos para uma regulamentação do mercado europeu dos transportes ferroviários mediante a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias. No entanto, as disposições no domínio da segurança revelaram-se insuficientes e subsistem diferenças ao nível dos requisitos de segurança que afectam o funcionamento optimizado dos transportes ferroviários na Comunidade. Assume particular importância a harmonização do conteúdo das normas de segurança, a certificação de segurança das empresas ferroviárias, as tarefas e funções das autoridades responsáveis pela segurança e os inquéritos sobre acidentes.

- (3) Os metropolitanos, os eléctricos e outros sistemas ferroviários ligeiros estão subordinados, em muitos Estados-Membros, a normas de segurança locais ou regionais, sendo frequentemente submetidos à supervisão das autoridades locais ou regionais e não estando abrangidos pelos requisitos em matéria de interoperabilidade ou concessão de licenças na Comunidade. Os eléctricos estão além disso frequentemente sujeitos à legislação de segurança rodoviária, pelo que não podem ser plenamente abrangidos pelas normas de segurança ferroviária. Pelas razões que precedem e em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado, os Estados-Membros deverão poder excluir tais sistemas ferroviários locais do âmbito de aplicação da presente directiva.
- (4) Os níveis de segurança do sistema ferroviário comunitário são geralmente elevados, em especial quando comparados com os do transporte rodoviário. É importante que a segurança seja mantida no decurso da actual fase de reestruturação, que levará cada vez mais o sector ferroviário a substituir a auto-regulamentação pela regulamentação pública. A segurança deverá continuar a ser melhorada em função do progresso técnico e científico, sempre que tal seja razoavelmente exequível e tendo em conta a competitividade do modo de transporte ferroviário.
- (5) Todos aqueles que exploram o sistema ferroviário, os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias serão inteiramente responsáveis, cada um na parte que lhe diz respeito, pela segurança do sistema. Sempre que adequado, deverão cooperar na implementação de medidas de controlo dos riscos. Os Estados-Membros deverão estabelecer uma distinção clara entre esta responsabilidade imediata pela segurança e a tarefa das autoridades responsáveis pela segurança de estabelecer um quadro regulamentar nacional e de realizar a supervisão do desempenho dos operadores.

⁽¹⁾ JO C 126 E de 28.5.2002, p. 332.

⁽²⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 26 de Junho de 2003 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).

⁽⁷⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2000/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

- (6) Os requisitos de segurança dos subsistemas das redes ferroviárias transeuropeias são enunciados na Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽¹⁾, e na Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽²⁾. No entanto, estas directivas não definem requisitos comuns ao nível do sistema e não tratam em pormenor da regulamentação, gestão e supervisão da segurança. Quando as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) definirem níveis de segurança mínimos dos subsistemas, será cada vez mais importante estabelecer igualmente objectivos de segurança igualmente ao nível do sistema.
- (7) Deverão ser gradualmente introduzidos objectivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS) a fim de garantir a manutenção de um nível elevado de segurança e, se e quando necessário e razoavelmente exequível, a sua melhoria. Os OCS e MCS deverão proporcionar instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos operadores tanto ao nível da Comunidade como dos Estados-Membros.
- (8) A informação sobre a segurança do sistema ferroviário é escassa e, em geral, não se encontra à disposição do público. É por conseguinte necessário estabelecer indicadores comuns de segurança (ICS) a fim de avaliar se o sistema dá cumprimento aos OCS e facilitar o acompanhamento do desempenho dos caminhos-de-ferro em matéria de segurança. No entanto, as definições nacionais em matéria de ICS podem aplicar-se durante um período de transição, devendo pois ser prestada a devida atenção ao grau de desenvolvimento de definições comuns de ICS quando se elaborar o primeiro conjunto de OCS.
- (9) As normas de segurança nacionais, que se baseiam frequentemente em normas técnicas nacionais, deverão ser gradualmente substituídas por normas baseadas em normas comuns, estabelecidas pelas ETI. As novas normas nacionais deverão estar em conformidade com a legislação comunitária e facilitar a passagem para uma abordagem comum da segurança ferroviária. Por conseguinte, todas as partes interessadas deverão ser consultadas antes de um Estado-Membro adoptar uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS. Se essa norma puder afectar empresas de transporte ferroviário de outros Estados-Membros, o novo projecto de norma deverá ficar subordinado a notificação à Comissão.
- (10) O desenvolvimento de OCS, MCS e ICS, bem como a necessidade de facilitar o progresso conducente a uma abordagem comum da segurança ferroviária, exigem apoio técnico ao nível da Comunidade. A Agência Ferroviária Europeia, instituída pelo Regulamento (CE) n.º . . ./2003 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, é criada para formular recomendações sobre OCS, MCS e ICS e novas medidas de harmonização e vigiar a evolução da segurança ferroviária na Comunidade.
- (11) No cumprimento dos seus deveres e responsabilidades, os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias deverão implementar um sistema de gestão da segurança que satisfaça os requisitos comunitários e contenha elementos comuns. A informação sobre a segurança e a implementação do sistema de gestão da segurança deverão ficar subordinadas à autoridade responsável pela segurança do Estado-Membro em questão.
- (12) O sistema de gestão da segurança deverá ter em conta que as disposições da Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho ⁽⁴⁾, e as respectivas directivas individuais são plenamente aplicáveis à protecção da saúde e segurança dos trabalhadores do sector dos transportes ferroviários. O sistema de gestão da segurança deverá igualmente ter em conta as disposições da Directiva 96/49/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas ⁽⁵⁾.
- (13) A fim de garantir um nível elevado de segurança ferroviária e condições equitativas para todas as empresas ferroviárias, estas deverão estar subordinadas aos mesmos requisitos de segurança. O certificado de segurança deverá provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a dar cumprimento às normas e regras de segurança pertinentes. No que respeita aos serviços de transporte internacional, deverá ser suficiente a aprovação do sistema de gestão da segurança num Estado-Membro e a atribuição de validade comunitária a essa aprovação. Por outro lado, a adesão a normas nacionais deverá ficar subordinada a uma certificação suplementar em cada Estado-Membro. O objectivo final deverá consistir na criação de um certificado de segurança comum com validade comunitária.
- (14) Além dos requisitos de segurança previstos no certificado de segurança, as empresas ferroviárias licenciadas devem satisfazer os requisitos nacionais, compatíveis com a legislação comunitária e aplicados de maneira não discriminatória, relativos à saúde, à segurança e às condições sociais, incluindo disposições legais relativas ao tempo de condução, e aos direitos dos trabalhadores e dos utilizadores, tal como previsto nos artigos 6.º e 12.º da Directiva 95/18/CE.
- (15) Cabe ao gestor da infra-estrutura a responsabilidade principal pela segurança da concepção, manutenção e exploração da sua rede ferroviária. Paralelamente à certificação de segurança das empresas ferroviárias, o gestor da infra-estrutura ficará sujeito a uma autorização de segurança da autoridade responsável pela segurança no que se refere ao seu sistema de gestão da segurança e outras disposições para satisfazer os requisitos de segurança.

⁽¹⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽²⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L . . .

⁽⁴⁾ JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/29/CE da Comissão (JO L 90 de 8.4.2003, p. 47).

- (16) Os Estados-Membros deverão envidar esforços para apoiar os candidatos que pretendam entrar no mercado na qualidade de empresas ferroviárias. Em especial, deverão prestar informações e agir com prontidão a pedidos de certificação de segurança. Para as empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte internacional é importante que os procedimentos sejam semelhantes nos diversos Estados-Membros. Embora o certificado de segurança contenha, no futuro próximo, elementos nacionais, deverá todavia ser possível harmonizar os seus elementos comuns e facilitar a criação de um modelo comum.
- (17) A certificação do pessoal ferroviário e a autorização de colocação em serviço do material circulante nas diversas redes nacionais constituem frequentemente obstáculos intransponíveis para os novos operadores. Os Estados-Membros deverão garantir que estruturas de formação e certificação do pessoal ferroviário necessárias para cumprir os requisitos estabelecidos nas normas de segurança nacionais sejam postas à disposição das empresas ferroviárias que solicitem certificados de segurança. Deverá ser estabelecido um procedimento comum de autorização de colocação em serviço do material circulante.
- (18) Enquanto parte do novo quadro regulamentar comum da segurança ferroviária, deverão ser criadas autoridades nacionais em todos os Estados-Membros responsáveis pela regulamentação e supervisão da segurança ferroviária. Para facilitar a sua cooperação ao nível comunitário, deverão ser confiadas as mesmas tarefas e responsabilidades mínimas. As autoridades nacionais responsáveis pela segurança deverão gozar de um nível elevado de independência. Deverão desempenhar as suas tarefas de forma aberta e não discriminatória, contribuindo para a criação de um sistema ferroviário comunitário único, e cooperar no sentido de coordenar os critérios que presidem às suas tomadas de decisão, nomeadamente no que respeita à certificação de segurança das empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte ferroviário internacional.
- (19) Os acidentes ferroviários graves são raros. Porém, podem ter consequências desastrosas e suscitar preocupações por parte do público relativamente ao desempenho do sistema ferroviário em termos de segurança. Consequentemente, todos esses acidentes deverão, numa perspectiva de segurança, ser objecto de inquérito para evitar a sua repetição, devendo os seus resultados ser tornados públicos. Outros acidentes e incidentes podem ser importantes precursores de acidentes graves, devendo igualmente ser objecto de inquéritos sobre segurança, sempre que necessário.
- (20) O inquérito sobre segurança deverá manter-se separado do inquérito judiciário sobre o mesmo incidente e ter acesso às provas e testemunhas. Deverá ser efectuado por um organismo permanente, independente dos intervenientes do sector ferroviário e que funcione de modo a evitar quaisquer conflitos de interesses e qualquer possível envolvimento nas causas das ocorrências investigadas. Em especial, a sua independência funcional não deverá ser afectada, se estiver estreitamente associado à autoridade nacional de segurança ou à entidade nacional reguladora dos caminhos-de-ferro para efeitos organizativos e de estrutura jurídica. As suas investigações deverão ser efectuadas com a maior abertura possível. Para cada ocorrência o organismo de inquérito deverá criar o correspondente grupo de inquérito, com a competência necessária para encontrar as causas imediatas e subjacentes do incidente.
- (21) Os relatórios de inquérito, as conclusões e as recomendações proporcionam informações cruciais para a melhoria futura da segurança ferroviária e deverão ser colocados à disposição do público a nível comunitário. As recomendações em matéria de segurança deverão ser cumpridas pelos destinatários, devendo as medidas tomadas ser comunicadas ao organismo de inquérito.
- (22) Atendendo a que os objectivos da acção encarada, a saber, a coordenação de actividades nos Estados-Membros para garantir a regulamentação e supervisão da segurança, realizar inquéritos sobre acidentes e estabelecer, ao nível comunitário, objectivos comuns de segurança, métodos comuns de segurança, indicadores comuns de segurança e requisitos comuns para os certificados de segurança, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão da acção, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (23) 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 regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (24) A presente directiva visa reorganizar e coligar a legislação comunitária pertinente em matéria de segurança ferroviária. Nesta conformidade, podem ser revogadas as disposições relativas à certificação de segurança das empresas de caminhos-de-ferro anteriormente previstas na Directiva 2001/14/CE, juntamente com todas as referências à certificação de segurança. A Directiva 95/18/CE integrava requisitos relativos às qualificações de segurança do pessoal operacional e à segurança do material circulante, os quais estão abrangidos pelos requisitos sobre a certificação de segurança da presente directiva e deixarão, pois, de ser parte integrante dos requisitos de licenciamento. Uma empresa ferroviária licenciada tem de possuir um certificado de segurança para poder ter acesso à infra-estrutura ferroviária.
- (25) Os Estados-Membros devem determinar o regime de sanções aplicável às violações do disposto na presente directiva e assegurar a sua aplicação. As referidas sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas,

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

Artigo 1.º

Objectivo

A presente directiva visa garantir a promoção e o reforço da segurança dos caminhos-de-ferro comunitários mediante:

- a) A harmonização da estrutura de regulamentação dos Estados-Membros;
- b) A definição das responsabilidades dos diversos intervenientes;
- c) O desenvolvimento de objectivos comuns de segurança e de métodos comuns de segurança;
- d) A exigência da criação, em todos os Estados-Membros, de uma autoridade responsável pela segurança e de um organismo para proceder a inquéritos sobre acidentes e incidentes;
- e) A definição de princípios comuns de gestão, de regulamentação e de supervisão da segurança ferroviária.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva é aplicável ao sistema ferroviário dos Estados-Membros, que pode dividir-se em subsistemas para os domínios de carácter estrutural e operacional. A presente directiva abrange os requisitos de segurança do sistema no seu conjunto, incluindo a segurança da gestão da infra-estrutura e da exploração do tráfego e a interacção entre empresas ferroviárias e gestores da infra-estrutura.

2. Os Estados-Membros podem excluir das medidas que adoptarem em aplicação da presente directiva:

- a) Os metropolitanos, os eléctricos e outros sistemas de caminho-de-ferro ligeiros;
- b) As redes que estejam funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e que apenas se destinem à exploração de serviços locais, urbanos ou suburbanos de passageiros, bem como as empresas ferroviárias que apenas operem nessas redes;
- c) As infra-estruturas ferroviárias que sejam propriedade privada e existam exclusivamente para serem utilizadas pelo respectivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Sistema ferroviário», a totalidade dos subsistemas para os domínios de carácter estrutural e de carácter operacional definidos nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, bem como a gestão e a exploração do sistema no seu conjunto;
- b) «Gestor da infra-estrutura», qualquer organismo ou empresa responsável, em particular, pela instalação e manutenção de uma infra-estrutura ferroviária, ou de parte dela, conforme definido no artigo 3.º da Directiva 91/440/CEE, o que poderá igualmente incluir a gestão dos sistemas de controlo e segurança da infra-estrutura. As funções de gestor da infra-estrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diversos organismos ou empresas;
- c) «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária na acepção da Directiva 2001/14/CE e qualquer outra empresa pública ou privada cuja actividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente garantida por essa empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efectuem a tracção;
- d) «Especificações técnicas de interoperabilidade» (ETI), as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários trans-europeus de alta velocidade e convencionais, conforme definido nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- e) «Objectivos comuns de segurança» (OCS), os níveis de segurança que devem, no mínimo, ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário (nomeadamente, o sistema ferroviário convencional, o sistema ferroviário de alta velocidade, os túneis ferroviários de grande extensão ou as linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias) e pelo sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação de riscos;
- f) «Métodos comuns de segurança» (MCS), os métodos que serão desenvolvidos para descrever os modos de avaliação dos níveis de segurança e de consecução dos OCS e do cumprimento de outros requisitos de segurança;
- g) «Autoridade responsável pela segurança», o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do disposto na presente directiva ou qualquer organismo binacional encarregado pelos Estados-Membros dessas tarefas para garantir um regime de segurança unificado em infra-estruturas transfronteiras especializadas;
- h) «Normas de segurança nacionais», todas as normas que contenham requisitos de segurança ferroviária impostos a nível dos Estados-Membros e aplicáveis a mais de uma empresa ferroviária, independentemente do organismo de que emanem;
- i) «Sistema de gestão da segurança», a organização e as disposições adoptadas pelo gestor de uma infra-estrutura ou por uma empresa ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações;

- j) «Responsável pelo inquérito», a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de um inquérito;
- k) «Acidente», um acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza com consequências danosas; os acidentes dividem-se nas seguintes categorias: colisões, descarrilamentos, acidentes em passagens de nível, acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento, incêndios e outros;
- l) «Acidente grave», qualquer colisão, ou descarrilamento de comboios que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos significativos no material circulante, na infra-estrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança; por «danos significativos» entendem-se danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo responsável pelo inquérito num total de pelo menos 2 milhões EUR;
- m) «Incidente», qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, associada à exploração ferroviária e que afecte a segurança da exploração;
- n) «Inquérito», o processo levado a cabo com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extracção de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;
- o) «Causas», as acções, omissões, eventos ou condições, ou a sua combinação, que conduziram ao acidente ou incidente;
- p) «Agência», a Agência Ferroviária Europeia, agência comunitária para a segurança ferroviária e a interoperabilidade dos caminhos-de-ferro;
- q) «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, conforme definidos nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- r) «Componentes de interoperabilidade», qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de equipamentos incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário de alta velocidade ou convencional, em conformidade com a definição das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE. O conceito de «componente» abrange objectos tangíveis e intangíveis, como por exemplo o *software*.

CAPÍTULO II

PROMOÇÃO E GESTÃO DA SEGURANÇA

Artigo 4.º

Promoção e reforço da segurança ferroviária

1. Os Estados-Membros devem garantir a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que tal seja razoavelmente

possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução da legislação comunitária e o progresso técnico e científico e dando prioridade à prevenção de acidentes graves.

Os Estados-Membros devem garantir o estabelecimento, a aplicação e a implementação de normas de segurança de forma aberta e não discriminatória, promovendo o desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário único europeu.

2. Os Estados-Membros devem garantir que a responsabilidade pela segurança da exploração do sistema ferroviário e pelo controlo dos riscos a ele associados recaia sobre os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias, obrigando-os a implementar as necessárias medidas de controlo dos riscos, cooperando reciprocamente se adequado, a aplicar normas e padrões de segurança nacionais e a criar sistemas de gestão da segurança de acordo com o disposto na presente directiva.

Sem prejuízo da responsabilidade civil em conformidade com os requisitos legais dos Estados-Membros, cada gestor da infra-estrutura e cada empresa ferroviária será responsável pela sua parte do sistema e pela segurança da respectiva exploração, incluindo o fornecimento de material e a contratação de serviços, perante utilizadores, clientes e terceiros.

Artigo 5.º

Indicadores comuns de segurança

1. Para facilitar a avaliação da consecução dos OCS e permitir a vigilância da evolução geral da segurança ferroviária, os Estados-Membros devem recolher informações sobre indicadores comuns de segurança (ICS) através dos relatórios anuais das autoridades responsáveis pela segurança previstos no artigo 18.º

O primeiro ano de referência para os ICS é ... (*); estes deverão ser comunicados com o relatório anual no ano seguinte.

Os ICS serão estabelecidos de acordo com o disposto no Anexo I.

2. O Anexo I deve ser revisto antes de ... (**), nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, designadamente para incluir definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes.

Artigo 6.º

Métodos comuns de segurança

1. A Comissão aprovará um primeiro conjunto de MCS, que devem abranger pelo menos os métodos descritos na alínea a) do n.º 3, antes de ... (***), nos termos do n.º 2 do artigo 27.º Estes MCS serão publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(*) Dois anos após o ano de entrada em vigor da presente directiva.

(**) Cinco anos após a entrada em vigor da presente directiva.

(***) Quatro anos após a entrada em vigor da presente directiva.

A Comissão aprovará um segundo conjunto de MCS, que devem abranger a parte remanescente dos métodos referidos no n.º 3 . . . (*), nos termos do n.º 2 do artigo 27.º Estes MCS serão publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. Com base nos mandatos que lhe forem conferidos nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, a Agência elaborará projectos de MCS e projectos de MCS revistos.

Os projectos de MCS devem basear-se numa análise dos métodos aplicados nos Estados-Membros.

3. Os MCS devem descrever o modo de avaliação do nível de segurança e de consecução dos OCS e do cumprimento de outros requisitos de segurança mediante a elaboração e a definição de:

- a) Métodos de avaliação dos riscos;
- b) Métodos de avaliação da conformidade com os requisitos dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos do disposto nos artigos 10.º e 11.º; e
- c) Na medida em que não estejam ainda cobertos pelas ETI, métodos de verificação de que os subsistemas de carácter estrutural dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis.

4. Os MCS devem ser revistos periodicamente, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação, a evolução global da segurança ferroviária e as obrigações impostas aos Estados-Membros enunciadas no n.º 1 do artigo 4.º

5. Os Estados-Membros devem fazer as alterações necessárias às suas normas de segurança nacionais à luz da adopção dos MCS e das respectivas revisões.

Artigo 7.º

Objectivos comuns de segurança

1. Os OCS serão desenvolvidos, adoptados e revistos nos termos do presente artigo.

2. Com base nos mandatos que lhe forem conferidos nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, a Agência elaborará projectos de OCS e projectos de OCS revistos.

3. O primeiro conjunto de projectos de OCS deve basear-se numa análise dos objectivos existentes e dos desempenhos em matéria de segurança nos Estados-Membros e deve assegurar que o actual desempenho do sistema ferroviário em matéria de segurança não seja reduzido em nenhum Estado-Membro. Os projectos serão aprovados pela Comissão antes de . . . (**), nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, e publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(*) Seis anos após a entrada em vigor da presente directiva.

(**) Cinco anos após a entrada em vigor da presente directiva.

O segundo conjunto de projectos de OCS deve basear-se na experiência adquirida a partir do primeiro conjunto de OCS e da sua implementação. Os projectos devem reflectir todos os domínios prioritários em que a segurança ainda tenha de ser melhorada. Os projectos serão aprovados pela Comissão antes de . . . (***), nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, e publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Todas as propostas de projectos de OCS e de OCS revistos devem reflectir as obrigações impostas aos Estados-Membros pelo n.º 1 do artigo 4.º Essas propostas devem ser acompanhadas de uma avaliação dos custos e benefícios previstos, que indique o provável impacto sobre todos os operadores e agentes económicos envolvidos e o impacto na aceitação dos riscos pela sociedade. Sempre que necessário, devem incluir um calendário para uma implementação gradual, especialmente para ter em conta a natureza e o volume do investimento necessário para a sua aplicação. Por outro lado, devem analisar o eventual impacto sobre as ETI para os subsistemas e incluir, se for caso disso, as consequentes propostas de alteração das ETI.

4. Os OCS definirão os níveis de segurança mínimos que devem ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário e pelo sistema no seu conjunto, em cada Estado-Membro, expressos em critérios de aceitação dos seguintes riscos:

- a) Riscos individuais relacionados com os passageiros, o pessoal, incluindo o pessoal dos empreiteiros, os utilizadores das passagens de nível e outras pessoas, bem como, sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, riscos individuais relacionados com a presença de pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias;

- b) Riscos para a sociedade.

5. Os OCS serão revistos periodicamente, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária.

6. Os Estados-Membros devem fazer as alterações necessárias às suas normas de segurança nacionais para alcançarem pelo menos os OCS, e quaisquer OCS revistos, de acordo com os calendários de implementação em anexo a esses objectivos. Devem notificar essas normas à Comissão nos termos do n.º 3 do artigo 8.º

Artigo 8.º

Normas de segurança nacionais

1. Os Estados-Membros devem estabelecer normas de segurança nacionais de carácter vinculativo e garantir que sejam publicadas e postas à disposição de todos os gestores de infra-estruturas, empresas ferroviárias, requerentes de certificados de segurança e requerentes de autorizações de segurança.

2. Antes de . . . (****), os Estados-Membros devem notificar a Comissão de todas as normas de segurança nacionais pertinentes que estejam em vigor, nos termos do Anexo II, e indicar a respectiva área de aplicação.

(***) Sete anos após a entrada em vigor da presente directiva.

(****) Doze meses após a entrada em vigor da presente directiva.

A notificação deve também fornecer informações sobre o conteúdo principal dessas normas, com referências aos diplomas legais, e sobre a forma de legislação, bem como indicar o organismo ou organização responsável pela sua publicação.

3. Os Estados-Membros notificarão imediatamente a Comissão de qualquer alteração às normas de segurança nacionais e de qualquer nova norma dessa natureza que possa vir a ser adoptada, a menos que essa norma esteja inteiramente relacionada com a aplicação de ETI.

4. Após a adopção dos OCS, qualquer Estado-Membro pode introduzir uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS. Antes de aprovar essa norma, o Estado-Membro consultará atempadamente todas as partes interessadas e informará a Comissão, que apresentará o projecto de norma de segurança ao Comité referido no artigo 27.º para obtenção do seu parecer, que será aprovado nos termos do n.º 3 do artigo 27.º. Se a norma puder afectar a actividade no território do Estado-Membro em questão de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros, aplicar-se-á o procedimento de notificação previsto no n.º 5.

5. O Estado-Membro deve enviar o projecto de norma de segurança à Comissão, declarando os motivos da sua introdução.

Se a Comissão entender que o projecto de norma de segurança é incompatível com os MCS ou com a consecução, pelo menos, dos OCS, ou que constitui um meio de discriminação arbitrário ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros, aprovará uma decisão, cujo destinatário será o Estado-Membro em causa, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

Artigo 9.º

Sistemas de gestão da segurança

1. Os gestores das infra-estruturas e as empresas ferroviárias devem criar os seus sistemas de gestão da segurança para garantir que o sistema ferroviário possa, pelo menos, atingir os OCS e esteja em conformidade com as normas de segurança nacionais descritas no artigo 8.º e no Anexo II e com os requisitos de segurança enunciados nas ETI, e que sejam aplicadas as partes pertinentes dos MCS.

2. O sistema de gestão da segurança deve satisfazer os requisitos e incluir os elementos previstos no Anexo III, adaptados ao carácter, dimensão e outras características da actividade desenvolvida. Deve garantir o controlo de todos os riscos associados à actividade do gestor da infra-estrutura ou da empresa ferroviária, incluindo a prestação de serviços de manutenção, o fornecimento de material e o recurso a contratantes. Sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o sistema de gestão da segurança terá igualmente em conta, sempre que oportuno e razoável, os riscos decorrentes das actividades de outras partes.

3. O sistema de gestão da segurança de qualquer gestor da infra-estrutura deve ter em conta os efeitos da operação de diversas empresas ferroviárias na rede e tomar providências que permitam a todas as empresas ferroviárias operar em conformidade com as ETI e as normas de segurança nacionais e com as condições estabelecidas no respectivo certificado de

segurança. O sistema deve ainda ser desenvolvido com o objectivo de coordenar os procedimentos de emergência do gestor da infra-estrutura com todas as empresas ferroviárias que exploram a sua infra-estrutura.

4. Todos os gestores das infra-estruturas e todas as empresas ferroviárias devem apresentar anualmente à autoridade responsável pela segurança, antes de 30 de Junho, um relatório sobre a segurança respeitante ao ano civil anterior. Esse relatório deverá incluir:

- a) Informações sobre a forma como são cumpridos os objectivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança;
- b) A elaboração de indicadores de segurança nacionais, e dos ICS previstos no Anexo I, na medida em que sejam relevantes para a organização que apresenta o relatório;
- c) Os resultados das auditorias de segurança internas;
- d) Observações sobre deficiências e funcionamento incorrecto das operações ferroviárias e da gestão da infra-estrutura que possam ser importantes para a autoridade responsável pela segurança.

CAPÍTULO III

CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

Artigo 10.º

Certificados de segurança

1. Para poder ter acesso à infra-estrutura ferroviária, uma empresa ferroviária tem de ser detentora de um certificado de segurança, nos termos do disposto no presente Capítulo. O certificado de segurança pode cobrir toda a rede ferroviária de um Estado-Membro ou apenas uma parte limitada dessa rede.

O objectivo do certificado de segurança é provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI e noutra legislação comunitária aplicável, bem como nas normas de segurança nacionais, a fim de controlar os riscos e explorar a rede de forma segura.

2. O certificado de segurança deve incluir:

- a) A certificação da aceitação do sistema de gestão da segurança da empresa ferroviária descrito no artigo 9.º e no Anexo III e
- b) A certificação da aceitação das providências tomadas pela empresa ferroviária para cumprir os requisitos específicos necessários à exploração da respectiva rede em condições de segurança. Esses requisitos podem incluir a aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, a aceitação dos certificados do pessoal e a autorização de colocação em serviço do material circulante utilizado pela empresa ferroviária. Esta certificação deve basear-se em documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o Anexo IV.

3. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária dá início às suas operações deve conceder a certificação nos termos do n.º 2.

A certificação atribuída nos termos do n.º 2 deve especificar o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas. A certificação atribuída nos termos da alínea a) do n.º 2 será válida em toda a Comunidade para operações de transporte ferroviário equivalentes.

4. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária prevê explorar serviços adicionais de transporte ferroviário deve conceder a necessária certificação nacional suplementar nos termos da alínea b) do n.º 2.

5. O certificado de segurança deve ser renovado mediante pedido da empresa ferroviária, a intervalos não superiores a cinco anos. O certificado de segurança deve ser actualizado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou âmbito da exploração seja substancialmente alterado.

O titular do certificado de segurança deve informar, no mais breve prazo, a autoridade competente responsável pela segurança de todas as alterações significativas nas condições da parte pertinente do certificado de segurança. Deve igualmente notificar a autoridade competente responsável pela segurança sempre que sejam introduzidas novas categorias de pessoal ou novos tipos de material circulante.

A autoridade responsável pela segurança pode exigir que a parte pertinente do certificado de segurança seja revista na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

Caso a autoridade responsável pela segurança considere que o titular do certificado de segurança deixou de satisfazer as condições necessárias para a certificação por si emitida, deve revogar as partes a) e/ou b) do certificado, justificando a sua decisão. A autoridade responsável pela segurança que tenha revogado uma certificação nacional suplementar concedida de acordo com o n.º 4 deve comunicar sem demora a sua decisão à autoridade responsável pela segurança que concedeu a certificação prevista na alínea a) do n.º 2.

Do mesmo modo, a autoridade responsável pela segurança deve retirar o certificado de segurança, se se verificar que o seu titular não fez dele o uso previsto no ano a seguir à sua emissão.

6. A autoridade responsável pela segurança deve informar a Agência no prazo de um mês sobre a emissão, a renovação, a alteração ou a revogação dos certificados de segurança mencionados na alínea a) do n.º 2. A informação deve especificar a denominação e o endereço da empresa ferroviária, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

7. A Agência deve avaliar a evolução da certificação de segurança antes de . . . (*) e apresentar um relatório à Comissão, com recomendações sobre uma estratégia de transição para um certificado de segurança único comunitário. A Comissão tomará as medidas apropriadas na sequência da recomendação.

(*) Cinco anos após a entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 11.º

Autorização de segurança dos gestores de infra-estruturas

1. Para ser autorizado a gerir e explorar uma infra-estrutura ferroviária, o gestor da infra-estrutura terá de obter uma autorização de segurança concedida pela autoridade responsável pela segurança do Estado-Membro em que se encontre estabelecido.

A autorização de segurança deve incluir:

- a) Uma autorização que confirme a aceitação do sistema de gestão de segurança do gestor da infra-estrutura descrito no artigo 9.º e no Anexo III; e
- b) Uma autorização que confirme a aceitação das providências tomadas pelo gestor da infra-estrutura para cumprir os requisitos específicos necessários à segurança da concepção, manutenção e exploração da infra-estrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo de tráfego e de sinalização.

2. A autorização de segurança deve ser renovada mediante pedido do gestor da infra-estrutura, a intervalos não superiores a cinco anos. A autorização de segurança deve ser actualizada, total ou parcialmente, sempre que a infra-estrutura, a sinalização, a alimentação de energia, ou os princípios a que obedecem a respectiva exploração e manutenção sejam substancialmente alterados. O titular da autorização de segurança deve informar a autoridade responsável pela segurança, no mais breve prazo, de todas essas alterações.

A autoridade responsável pela segurança poderá exigir que a autorização de segurança seja revista na sequência de alterações substanciais do quadro de regulamentar da segurança.

Caso a autoridade responsável pela segurança considere que o gestor autorizado de uma infra-estrutura deixou de satisfazer as condições necessárias à concessão de uma autorização de segurança, deve revogar imediatamente a autorização, justificando a sua decisão.

3. A autoridade responsável pela segurança deve informar a Agência no prazo de um mês sobre a emissão, a renovação, a alteração ou a revogação de autorizações de segurança. A informação deve especificar a denominação e o endereço do gestor da infra-estrutura, a data de emissão, o âmbito e a validade da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da sua decisão.

Artigo 12.º

Requisitos aplicáveis aos requerimentos

1. A autoridade responsável pela segurança deve decidir sobre os pedidos de certificação de segurança ou de autorização de segurança no mais breve prazo e, em todo o caso, o mais tardar, quatro meses após o fornecimento de todas as informações solicitadas e de quaisquer informações adicionais que tenha pedido. Caso o requerente seja chamado a prestar informações adicionais, esse pedido de informações deve ser prontamente comunicado.

2. Para facilitar a criação de novas empresas ferroviárias e a apresentação de requerimentos por parte de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros, a autoridade responsável pela segurança deve fornecer orientações pormenorizadas sobre o modo de obter o certificado de segurança, enumerar todos os requisitos estabelecidos para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 10.º e colocar à disposição do requerente todos os documentos necessários.

As empresas ferroviárias que requeiram um certificado de segurança relativo a serviços prestados numa parte limitada e definida de uma infra-estrutura devem receber orientações especiais que identifiquem especificamente as normas válidas para a parte em causa.

3. Deve ser colocado à disposição dos requerentes de certificados de segurança, a título gratuito, um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a enumeração dos documentos que têm de ser apresentados. Todos os pedidos de certificados de segurança devem ser apresentados na língua exigida pela autoridade responsável pela segurança.

Artigo 13.º

Acesso a estruturas de formação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias que requeiram um certificado de segurança tenham acesso equitativo e não discriminatório às estruturas de formação para maquinistas e pessoal de acompanhamento dos comboios, sempre que tal formação se revele necessária ao cumprimento dos requisitos inerentes à obtenção do certificado de segurança.

A formação proporcionada deve incluir o necessário conhecimento dos itinerários, das normas e dos procedimentos de exploração, do sistema de sinalização e de comando e controlo e dos procedimentos de emergência aplicados nos itinerários explorados.

Se os serviços de formação não incluírem exames e a concessão de certificados, os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias tenham acesso a essa certificação, caso se trate de um requisito do certificado de segurança.

A autoridade responsável pela segurança deve garantir que a prestação de serviços de formação ou, se for caso disso, a concessão de certificados cumpre os requisitos de segurança previstos nas ETI ou nas normas de segurança nacionais referidas no artigo 8.º e no Anexo II.

2. Se as estruturas de formação se encontrarem disponíveis exclusivamente através dos serviços de uma única empresa ferroviária ou do gestor da infra-estrutura, os Estados-Membros devem garantir a sua colocação à disposição de outras empresas ferroviárias a um preço razoável e não discriminatório.

3. Em todo o caso, cada empresa ferroviária e cada gestor da infra-estrutura será responsável pelos níveis de formação e qualificação do seu pessoal que exerce funções relacionadas com a segurança nos termos do disposto no artigo 9.º e no Anexo III.

Artigo 14.º

Colocação em serviço de material circulante em utilização

1. O material circulante cuja colocação em serviço tenha sido autorizada num determinado Estado-Membro nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 10.º, mas que não esteja

totalmente abrangido pelas ETI pertinentes, deve ser autorizado a ser colocado em serviço num outro ou noutros Estados-Membros nos termos do presente artigo, se este último Estado-Membro ou Estados-Membros exigirem uma autorização.

2. A empresa ferroviária que solicite autorização para a colocação em serviço de material circulante noutros Estados-Membros deve apresentar à autoridade responsável pela segurança documentação técnica sobre esse material circulante ou tipo de material circulante, indicando a sua utilização prevista na rede. Essa documentação deve incluir as seguintes informações:

- a) Prova de que o material circulante foi autorizado a ser colocado em serviço noutro Estado-Membro e registos que revelem o historial da sua exploração e manutenção e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;
- b) Dados técnicos pertinentes, programa de manutenção e características operacionais exigidas pela autoridade responsável pela segurança e necessárias para a sua autorização complementar;
- c) Dados sobre as características técnicas e operacionais que mostrem que o material circulante está em conformidade com o sistema de alimentação de energia, o sistema de sinalização e de comando e controlo, a bitola da via e os gabaritis da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionalismos da rede;
- d) Derrogações das normas de segurança nacionais necessárias para a concessão da autorização e prova, com base na avaliação de risco, de que a aceitação do material circulante não envolve riscos indevidos para a rede.

3. A autoridade responsável pela segurança pode exigir a realização de ensaios na rede para verificar a conformidade com os parâmetros restritivos mencionados na alínea c) do n.º 2 e, nesse caso, deve indicar o seu âmbito e conteúdo.

4. A autoridade responsável pela segurança deve decidir sem qualquer demora sobre os requerimentos apresentados em conformidade com o presente artigo, o mais tardar quatro meses após a apresentação da documentação técnica completa, incluindo a documentação relativa aos ensaios na rede. O certificado de autorização pode incluir condições de utilização e outras restrições.

Artigo 15.º

Harmonização dos certificados de segurança

1. Antes de . . . (*), devem ser aprovados, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, decisões sobre os requisitos harmonizados comuns referidos na alínea b) do n.º 2 do artigo 10.º e no Anexo IV, bem como um modelo comum para os documentos de orientação dos requerentes.

2. A Agência recomendará requisitos harmonizados comuns e um modelo comum para os documentos de orientação dos requerentes com base num mandato aprovado nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

(*) Cinco anos após a entrada em vigor da presente directiva.

CAPÍTULO IV

AUTORIDADE RESPONSÁVEL PELA SEGURANÇA*Artigo 16.º***Competências da autoridade responsável pela segurança**

1. Cada Estado-Membro deve instituir uma autoridade responsável pela segurança. Essa autoridade, que pode ser o Ministério que tutela os transportes, deve ser independente na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer empresa ferroviária, gestor de infra-estrutura, requerente de certificação e entidade adjudicante.
2. À autoridade responsável pela segurança deve competir, no mínimo:
 - a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, em conformidade com o artigo 14.º da Directiva 96/48/CE, e verificar se os mesmos são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;
 - b) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional, em conformidade com o artigo 14.º da Directiva 2001/16/CE, e verificar se os mesmos são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;
 - c) Verificar se os componentes de interoperabilidade estão em conformidade com os requisitos essenciais previstos nos artigos 12.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
 - d) Autorizar a colocação em serviço de material circulante novo ou substancialmente alterado que ainda não se encontre abrangido por uma ETI;
 - e) Emitir, renovar, alterar e revogar partes dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos dos artigos 10.º e 11.º e verificar se estão satisfeitas as condições e os requisitos neles previstos e se as actividades dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias estão em conformidade com os requisitos estabelecidos na legislação comunitária ou nacional;
 - f) Controlar, promover e, se necessário, fazer aplicar e desenvolver o quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de normas de segurança nacionais;
 - g) Controlar se o material circulante está devidamente registado e se as informações em matéria de segurança constantes do registo nacional, instituído nos termos dos artigos 14.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, são exactas e estão actualizadas.
3. As funções mencionadas no n.º 2 não podem ser transferidas para um gestor da infra-estrutura, uma empresa ferroviária ou uma entidade adjudicante, nem com estes ser contratadas.

*Artigo 17.º***Princípios de tomada de decisões**

1. A autoridade responsável pela segurança deve desempenhar as suas funções de forma aberta, não discriminatória e transparente. Em especial, deve permitir a todas as partes serem ouvidas e justificar as suas decisões.

A autoridade responsável pela segurança deve responder com prontidão aos pedidos e requerimentos, comunicar os seus pedidos de informação sem demora e tomar todas as suas decisões no prazo de quatro meses depois de lhe ter sido fornecida toda a informação solicitada. No desempenho das funções referidas no artigo 16.º, a autoridade responsável pela segurança poderá sempre pedir a assistência técnica dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias ou de outros organismos qualificados.

No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, a autoridade responsável pela segurança deve consultar todas as pessoas envolvidas e as partes interessadas, incluindo os gestores das infra-estruturas, as empresas ferroviárias, os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utentes e os representantes do pessoal.

2. A autoridade responsável pela segurança terá a liberdade de efectuar todas as inspecções e os inquéritos necessários ao desempenho das suas funções e deve ser-lhe concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos dos gestores das infra-estruturas e das empresas ferroviárias.

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que as decisões tomadas pela autoridade responsável pela segurança fiquem sujeitas a controlo judicial.

4. As autoridades responsáveis pela segurança devem proceder a um intercâmbio activo de opiniões e experiências com o objectivo de harmonizar os seus critérios de decisão em toda a Comunidade. A cooperação deve ter designadamente por objectivo facilitar e coordenar a certificação da segurança das empresas ferroviárias que dispõem de canais horários internacionais, nos termos do artigo 15.º da Directiva 2001/14/CE.

A Agência prestar-lhes-á o seu apoio no desempenho destas atribuições.

*Artigo 18.º***Relatório anual**

A autoridade responsável pela segurança deve publicar um relatório anual sobre as suas actividades no ano anterior e enviá-lo à Agência até 30 de Setembro. Esse relatório incluirá informações sobre:

- a) A evolução da segurança ferroviária, incluindo uma síntese, ao nível do Estado-Membro, dos ICS enunciados no Anexo I;
- b) Alterações importantes da legislação e da regulamentação em matéria de segurança ferroviária;
- c) A evolução da certificação de segurança e da autorização de segurança;
- d) Os resultados da supervisão dos gestores das infra-estruturas e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão.

CAPÍTULO V

INQUÉRITOS SOBRE ACIDENTES E INCIDENTES

Artigo 19.º

Obrigação de investigar

1. Os Estados-Membros devem garantir que o organismo responsável pelos inquéritos referido no artigo 21.º proceda a um inquérito após um acidente grave ocorrido no sistema ferroviário, com o objectivo de aumentar, se possível, a segurança ferroviária e prevenir acidentes.

2. Para além dos acidentes graves, o organismo responsável pelos inquéritos previsto no artigo 21.º pode investigar os acidentes e incidentes que, em circunstâncias ligeiramente diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas de carácter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade ou convencionais.

Cabe ao organismo responsável pelos inquéritos decidir da realização ou não de um inquérito sobre um acidente ou incidente deste tipo. Na sua decisão, serão tidos em conta os seguintes elementos:

- a) Gravidade do acidente ou incidente;
- b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;
- c) Impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária ao nível comunitário; e
- d) Pedidos dos gestores das infra-estruturas, das empresas ferroviárias, da autoridade responsável pela segurança ou dos Estados-Membros.

3. O âmbito dos inquéritos e o procedimento a adoptar para a sua realização devem ser determinados pelo organismo responsável pelos inquéritos, tendo em conta os princípios e os objectivos dos artigos 20.º e 22.º e em função dos ensinamentos que espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.

4. O inquérito não se ocupará, em circunstância alguma, da determinação da culpa ou responsabilidade.

Artigo 20.º

Estatuto do inquérito

1. No âmbito dos respectivos sistemas jurídicos, os Estados-Membros devem definir um estatuto jurídico do inquérito que permita ao responsável pelo inquérito desempenhar as suas atribuições da forma mais eficiente e no prazo mais curto.

2. Em conformidade com a legislação em vigor nos Estados-Membros e, se for caso disso, em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, as pessoas que efectuarem o inquérito devem obter o mais rapidamente possível:

- a) Acesso ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infra-estrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e de sinalização;
 - b) O direito de receber de imediato uma listagem de provas e de proceder à remoção controlada de destroços e instalações ou componentes da infra-estrutura para efeitos de exame ou análise;
 - c) Acesso e possibilidade de utilização do conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo de mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e do controlo de tráfego;
 - d) Acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;
 - e) Acesso aos resultados dos exames efectuados ao pessoal de bordo e outro pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente;
 - f) Oportunidade de interrogar o pessoal ferroviário envolvido e outras testemunhas;
 - g) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infra-estrutura, das empresas ferroviárias envolvidas e da autoridade responsável pela segurança.
3. O inquérito deve ser efectuado independentemente do inquérito judicial.

Artigo 21.º

Organismo responsável pelos inquéritos

1. Cada Estado-Membro deve assegurar que os inquéritos sobre acidentes e incidentes mencionados no artigo 19.º sejam realizados por um organismo permanente, que deve integrar, pelo menos, uma pessoa capaz de desempenhar as funções de responsável pelo inquérito na eventualidade de um acidente ou incidente. Esse organismo deve ser independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infra-estrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade e organismo notificado, e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas confiadas ao organismo responsável pelos inquéritos. Deve também ser funcionalmente independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos-de-ferro.

2. O organismo responsável pelos inquéritos deve desempenhar as suas tarefas de modo independente das organizações mencionadas no n.º 1 e ter a capacidade de obter recursos suficientes para o efeito. Os seus membros devem possuir um estatuto que lhes confira as garantias de independência necessárias.

3. Os Estados-Membros devem aprovar disposições no sentido de as empresas ferroviárias, os gestores da infra-estrutura e, se for caso disso, a autoridade responsável pela segurança serem obrigados a informar imediatamente o organismo responsável pelos inquéritos dos acidentes e incidentes a que se refere o artigo 19.º. O organismo responsável pelos inquéritos deve poder responder a essas informações e tomar as disposições necessárias para iniciar o inquérito o mais tardar uma semana após a recepção do relatório relativo ao acidente ou incidente em questão.

4. O organismo responsável pelos inquéritos pode conciliar as tarefas que lhe são atribuídas por força da presente directiva com inquéritos de outras ocorrências que não sejam acidentes e incidentes ferroviários, desde que tais inquéritos não comprometam a sua independência.

5. Se necessário, o organismo responsável pelos inquéritos pode solicitar a assistência dos organismos responsáveis pelos inquéritos de outros Estados-Membros ou da Agência para lhe fornecerem apoio pericial ou efectuarem inspecções, análises ou avaliações técnicas.

6. Os Estados-Membros podem confiar ao organismo responsável pelos inquéritos a tarefa de efectuar inquéritos sobre acidentes e incidentes ferroviários distintos dos referidos no artigo 19.º

7. Os organismos responsáveis pelos inquéritos manterão um intercâmbio activo de opiniões e experiências com o objectivo de desenvolver métodos de inquérito comuns, elaborar princípios comuns de acompanhamento das recomendações em matéria de segurança e de adaptação ao progresso técnico e científico.

A Agência prestar-lhes-á o seu apoio nesta tarefa.

Artigo 22.º

Procedimentos em matéria de inquéritos

1. Os acidentes ou incidentes a que se refere o artigo 19.º devem ser objecto de inquérito por parte do organismo responsável pelos inquéritos do Estado-Membro em que tiverem ocorrido. Caso não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreram ou caso tenham ocorrido numa instalação situada na fronteira ou junto da fronteira entre dois Estados-Membros, os organismos competentes deliberarão qual deles realizará o inquérito ou decidirão que este seja efectuado em cooperação. No primeiro caso, o outro organismo poderá participar no inquérito e partilhar plenamente os seus resultados.

Os organismos responsáveis pelos inquéritos de outro Estado-Membro devem ser convidados a tomar parte no inquérito sempre que uma empresa ferroviária estabelecida ou licenciada nesse Estado-Membro esteja envolvida no acidente ou incidente.

O presente número não obsta a que os Estados-Membros permitam que os organismos competentes realizem inquéritos em cooperação noutras circunstâncias.

2. Para cada acidente ou incidente, o organismo responsável pelos inquéritos deve obter os meios adequados, incluindo as competências operacionais e técnicas necessárias para efectuar o inquérito. Essas competências podem ser mobilizadas dentro do próprio organismo ou no exterior, consoante a natureza do acidente ou do incidente que será objecto de inquérito.

3. O inquérito deve ser efectuado da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes sejam ouvidas e partilhando os resultados. O gestor da infra-estrutura e as empresas ferroviárias em questão, a autoridade responsável pela segurança, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência competentes e os representantes do pessoal e dos utilizadores serão regularmente informados do inquérito e do seu andamento, sendo-lhes, na medida do possível, facultada a oportunidade de darem os seus pareceres e opiniões em relação ao inquérito e a possibilidade de fazerem observações sobre as informações constantes dos projectos de relatórios.

4. O organismo responsável pelo inquérito deve concluir as suas investigações no local do acidente no mais curto prazo possível por forma a dar ao gestor da infra-estrutura a possibilidade de a repor em condições e abrir aos serviços de transporte ferroviário com a maior brevidade.

Artigo 23.º

Relatórios

1. O inquérito sobre um acidente ou incidente a que se refere o artigo 19.º deve ser objecto de relatórios, cuja forma dependerá do tipo e da gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões. Os relatórios indicarão os objectivos do inquérito, mencionados no n.º 1 do artigo 19.º, e incluirão, se for caso disso, recomendações em matéria de segurança.

2. O organismo responsável pelos inquéritos deve tornar público o relatório final no mais curto prazo possível e, em princípio, o mais tardar, 12 meses após a data da ocorrência. O relatório deve seguir, tanto quanto possível, a estrutura enunciada no Anexo V. O relatório, acompanhado das recomendações em matéria de segurança, deve ser enviado às partes envolvidas mencionadas no n.º 3 do artigo 22.º e aos organismos e partes interessadas de outros Estados-Membros.

3. O organismo responsável pelos inquéritos publicará anualmente, até 30 de Setembro, um relatório sobre os inquéritos efectuados no ano anterior, as recomendações formuladas em matéria de segurança e as medidas tomadas em conformidade com recomendações formuladas anteriormente.

Artigo 24.º

Informações a comunicar à Agência

1. No prazo de uma semana a contar da decisão de dar início a um inquérito, o organismo responsável pelo inquérito deve informar a Agência desse facto. A informação deve indicar a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de mortes e de danos corporais e materiais.

2. O organismo responsável pelo inquérito deve enviar à Agência uma cópia do relatório final mencionado no n.º 2 do artigo 23.º e do relatório anual previsto no n.º 3 do artigo 23.º

Artigo 25.º

Recomendações em matéria de segurança

1. Uma recomendação em matéria de segurança formulada por um organismo responsável por um inquérito não deve dar lugar, em circunstância alguma, a uma presunção de culpa ou de responsabilidade por um acidente ou incidente.

2. Os destinatários das recomendações são a autoridade responsável pela segurança e, se o carácter da recomendação assim o exigir, outros organismos ou autoridades do Estado-Membro ou outros Estados-Membros. Os Estados-Membros e as suas autoridades responsáveis pela segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que as recomendações em matéria de segurança formuladas pelos organismos responsáveis pelos inquéritos sejam devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas.

3. A autoridade responsável pela segurança e as outras autoridades ou organismos ou, se for caso disso, os outros Estados-Membros destinatários das recomendações informarão o organismo responsável pelos inquéritos, pelo menos uma vez por ano, das medidas tomadas ou previstas na sequência da recomendação.

CAPÍTULO VI

COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO

Artigo 26.º

Adaptação dos Anexos

Os Anexos devem ser adaptados ao progresso técnico e científico nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

Artigo 27.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído no artigo 21.º da Directiva 96/48/CE.

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 seu artigo 8.º

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

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º

4. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 28.º

Medidas de execução

1. Os Estados-Membros poderão apresentar à Comissão eventuais questões relativas à execução da presente directiva. As decisões adequadas serão aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

2. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições relativas à certificação de segurança e à autorização de segurança e, no prazo de dois meses a contar da recepção do pedido, decidirá, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Artigo 29.º

Alterações à Directiva 95/18/CE

A Directiva 95/18/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 8.º

Estão preenchidas as condições relativas à competência profissional sempre que a empresa de transporte ferroviário que requer a licença disponha ou venha a dispor de uma organização de gestão que possua a experiência e/ou os conhecimentos necessários para exercer um controlo de exploração e uma supervisão seguros e eficazes no que se refere ao tipo de operações especificado na licença.».

2. É revogada a Secção II do Anexo.

Artigo 30.º

Alterações à Directiva 2001/14/CE

A Directiva 2001/14/CE é alterada do seguinte modo:

1. O título passa a ter a seguinte redacção:

«Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária.».

2. A alínea f) do n.º 2 do artigo 30.º passa a ter a seguinte redacção:

«f) As disposições relativas ao acesso nos termos do artigo 10.º da Directiva 91/440/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminho-de-ferro comunitários (*).

(*) JO L ...».

3. É revogado o artigo 32.º

4. O n.º 2 do artigo 34.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições relativas à tarifação e à repartição de capacidade e, no prazo de dois meses a contar da recepção desse pedido, decidirá, nos termos do n.º 2 do artigo 35.º, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.».

Artigo 31.º

Relatório

Antes de ... (*) e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução da presente directiva.

Esse relatório será acompanhado, se necessário, de propostas de novas acções comunitárias.

(*) Três anos após a entrada em vigor da presente directiva.

*Artigo 32.º***Sanções**

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicável às violações das disposições nacionais aprovadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções impostas devem ser efectivas, proporcionadas, não discriminatórias e dissuasivas.

Os Estados-Membros devem notificar a Comissão desse regime até à data prevista no artigo 33.º, bem como de qualquer alteração posterior, no mais breve prazo.

*Artigo 33.º***Execução**

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até ... (*) e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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 34.º***Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 35.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

...

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

(*) Dois anos após a entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO I

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA

Indicadores comuns de segurança a notificar pelas autoridades responsáveis pela segurança:

Caso sejam apresentados, os indicadores relacionados com as actividades mencionadas nas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 2.º deverão ser indicados separadamente.

Caso sejam detectados novos factos ou erros após a apresentação do relatório, a autoridade responsável pela segurança deve alterar ou corrigir os indicadores relativos a determinado ano na primeira oportunidade conveniente e, o mais tardar, por ocasião da apresentação do relatório anual seguinte.

Para os indicadores relativos aos acidentes contemplados no ponto 1, aplicar-se-á o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários ⁽¹⁾, na medida em que essas informações se encontrem disponíveis.

1. Indicadores relativos a acidentes

1. Número total e relativo (por comboio.kilómetro) de acidentes e repartição pelos tipos de acidentes seguintes:

- colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito,
- descarrilamentos de comboios,
- acidentes em passagens de nível, incluindo acidentes que envolvam peões,
- acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento,
- incêndios no material circulante,
- outros.

O relatório de cada acidente será feito de acordo com o tipo do acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves, por exemplo um incêndio após um descarrilamento.

2. Número total e relativo (por comboio.kilómetro) de feridos graves e de mortos por tipo de acidente, discriminados pelas seguintes categorias:

- passageiros (igualmente por referência ao número total de passageiros.kilómetro),
- empregados, incluindo o pessoal dos empreiteiros,
- utilizadores de passagens de nível,
- pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias,
- outros.

2. Indicadores relativos a incidentes e casos de quase acidente

1. Número total e relativo (por comboio.kilómetro) de carris partidos, deformações da via e falhas na sinalização.

2. Número total e relativo (por comboio.kilómetro) de sinais transpostos em situação de perigo.

3. Número total e relativo (por comboio.kilómetro) de rupturas de rodas e eixos do material circulante em serviço.

⁽¹⁾ JO L 14 de 21.1.2003, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1192/2003 da Comissão (JO L 167 de 4.7.2003, p. 13).

3. Indicadores relativos às consequências dos acidentes

1. Custo total e relativo (por comboio.kilómetro), em euros, de todos os acidentes, devendo, se possível, ser calculados e incluídos os seguintes custos:

- mortos e feridos,
- indemnizações por perdas ou danos nos bens dos passageiros, do pessoal ou de terceiros, incluindo os danos causados ao ambiente,
- substituição ou reparação do material circulante e das instalações ferroviárias danificados,
- atrasos, perturbações e reencaminhamento do tráfego, incluindo despesas suplementares com pessoal e lucros cessantes.

São dedutíveis dos custos acima referidos as indemnizações ou compensações recebidas ou a receber de terceiros, nomeadamente proprietários de veículos a motor envolvidos em acidentes em passagens de nível. Não são dedutíveis as indemnizações concedidas a título das apólices de seguros de que são detentoras as empresas ferroviárias ou os gestores das infra-estruturas.

2. Número total e relativo (por referência ao número de horas de trabalho efectuadas) de horas de trabalho do pessoal e dos empreiteiros perdidas devido a acidentes.

4. Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e à sua implementação

1. Percentagem de vias equipadas com um sistema de protecção automática dos comboios (ATP) em serviço, percentagem de comboios.kilómetro usando sistemas ATP operacionais.
2. Número de passagens de nível (total e por quilómetro de linha). Percentagem de passagens de nível com protecção automática ou manual.

5. Indicadores relativos à gestão da segurança

Auditorias internas realizadas pelos gestores das infra-estruturas e pelas empresas ferroviárias, conforme previsto na documentação relativa ao sistema de gestão da segurança. Número total de auditorias efectuadas e percentagem de auditorias solicitadas (e/ou previstas).

6. Definições

Ao apresentarem os dados em conformidade com o presente anexo, as autoridades declarantes podem recorrer às definições dos indicadores e aos métodos de cálculo dos custos aplicados a nível nacional. Todas as definições e métodos de cálculo utilizados serão explicados num anexo ao relatório anual descrito no artigo 18.º

ANEXO II

NOTIFICAÇÃO DAS NORMAS DE SEGURANÇA NACIONAIS

As normas de segurança nacionais a notificar à Comissão nos termos do artigo 8.º compreendem:

1. Normas relativas aos objectivos e métodos de segurança nacionais em vigor;
 2. Normas relativas aos requisitos aplicáveis aos sistemas de gestão da segurança e à certificação de segurança das empresas ferroviárias;
 3. Normas relativas aos requisitos para a autorização de colocação em serviço e para a manutenção de material circulante novo ou substancialmente alterado que ainda não se encontre abrangido por uma ETI. A notificação deve incluir as normas respeitantes ao intercâmbio de material circulante entre empresas ferroviárias, aos sistemas de registo e aos requisitos aplicáveis aos procedimentos de ensaio;
 4. Normas comuns de exploração da rede ferroviária que ainda não se encontrem abrangidas por ETI, incluindo normas respeitantes ao sistema de sinalização e de gestão do tráfego;
 5. Normas que definam os requisitos aplicáveis às normas de exploração internas suplementares (normas da empresa) que devem ser estabelecidas pelos gestores das infra-estruturas e pelas empresas ferroviárias;
 6. Normas relativas aos requisitos aplicáveis ao pessoal que desempenha tarefas de segurança cruciais, incluindo critérios de selecção, aptidão médica, formação profissional e certificação, caso não se encontrem ainda abrangidas por uma ETI;
 7. Normas relativas aos inquéritos a acidentes e incidentes.
-

ANEXO III

SISTEMAS DE GESTÃO DE SEGURANÇA**1. Requisitos aplicáveis ao sistema de gestão da segurança**

O sistema de gestão da segurança deve ser documentado em todas as suas partes e descrever, nomeadamente, a repartição das responsabilidades dentro da organização do gestor da infra-estrutura ou da empresa ferroviária. O sistema deve indicar o modo como é garantido o controlo por parte da gestão a diversos níveis, o modo de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é garantida a melhoria constante do sistema de gestão da segurança.

2. Elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança

Os elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança são:

- a) Uma política de segurança aprovada pelo director executivo da organização e comunicada a todo o pessoal;
- b) Objectivos qualitativos e quantitativos da organização em termos de manutenção e reforço da segurança, bem como planos e procedimentos para alcançar esses objectivos;
- c) Procedimentos destinados a satisfazer as normas técnicas e de exploração em vigor, novas ou alteradas, ou outras condições normativas previstas

— nas ETI ou

— nas normas nacionais de segurança mencionadas no artigo 8.º e no Anexo II ou

— noutras normas aplicáveis ou

— em decisões da autoridade

e procedimentos destinados a garantir o cumprimento das normas e de outras condições normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e durante as operações;

- d) Procedimentos e métodos destinados a efectuar uma avaliação dos riscos e a aplicar medidas de controlo dos riscos sempre que uma mudança das condições de exploração ou a introdução de material novo introduza novos riscos para a infra-estrutura ou para as operações;
- e) Oferta de programas de formação do pessoal e de sistemas destinados a garantir que o nível de competência do pessoal é mantido e que as tarefas são realizadas em conformidade;
- f) Disposições tendo em vista a circulação de informações suficientes dentro da organização e, se for caso disso, entre as organizações que exploram a mesma infra-estrutura;
- g) Procedimentos e modelos de documentação da informação sobre segurança e designação de procedimentos de controlo da configuração da informação fundamental em matéria de segurança;
- h) Procedimentos destinados a garantir a notificação, o inquérito e a análise de acidentes, incidentes, casos de quase acidente e outras ocorrências perigosas e a adopção das medidas de prevenção necessárias;
- i) Planos de acção, alerta e informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes;
- j) Disposições tendo em vista uma auditoria interna periódica do sistema de gestão da segurança.

—

ANEXO IV

DECLARAÇÕES RELATIVAS À PARTE DO CERTIFICADO DE SEGURANÇA RESPEITANTE À REDE

Para permitir à autoridade responsável pela segurança emitir a parte do certificado de segurança respeitante à rede devem ser-lhe apresentados os documentos abaixo indicados:

- documentação da empresa ferroviária sobre as ETI ou partes de ETI e, se for caso disso, as normas de segurança nacionais e outras normas aplicáveis às suas operações, pessoal e material circulante, e sobre a forma como o sistema de gestão da segurança garante a conformidade;
- documentação da empresa ferroviária sobre as diversas categorias de pessoal empregado ou contratado, incluindo prova de que o mesmo satisfaz os requisitos das ETI ou das normas nacionais e de que foi devidamente certificado;
- documentação da empresa ferroviária sobre os diversos tipos de material circulante utilizado, incluindo prova de que o mesmo satisfaz os requisitos das ETI ou das normas nacionais e de que foi devidamente certificado.

A fim de evitar uma duplicação de esforços e reduzir o volume de informação, deverá ser apresentada apenas documentação sumária no que se refere aos elementos que cumprem as ETI e os outros requisitos das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.

ANEXO V

CONTEÚDO PRINCIPAL DO RELATÓRIO DE INQUÉRITO SOBRE ACIDENTES E INCIDENTES**1. Resumo**

O resumo deve incluir uma breve descrição da ocorrência, com indicação da data, local e consequências. Deve enunciar as causas directas e os factores que contribuíram para a ocorrência bem como as causas subjacentes determinadas pelo inquérito. Deve ainda citar as principais recomendações e indicar os respectivos destinatários.

2. Factos imediatos relacionados com a ocorrência

1. Ocorrência:

- data, hora exacta e local da ocorrência,
- descrição dos acontecimentos e do local do acidente, incluindo os esforços dos serviços de salvamento e emergência,
- decisão de abrir um inquérito, composição da equipa de inquérito e realização do inquérito.

2. Circunstâncias da ocorrência:

- pessoal e empreiteiros envolvidos, bem como outras partes e testemunhas,
- comboios e respectiva composição, incluindo o número de registo do material circulante implicado,
- descrição da infra-estrutura e do sistema de sinalização — tipos de vias, aparelhos de mudança de via, encravamento, sinais, protecção dos comboios,
- meios de comunicação,
- obras efectuadas no local ou nas imediações,
- activação do plano de emergência ferroviário e respectiva cadeia de acontecimentos,
- activação do plano de emergência dos serviços públicos de salvamento, da polícia e dos serviços médicos e respectiva cadeia de acontecimentos.

3. Mortes e danos corporais e materiais:

- passageiros e terceiros, pessoal, incluindo empreiteiros,
- mercadorias, bagagem e outros bens,
- material circulante, infra-estrutura e ambiente.

4. Circunstâncias externas:

- condições atmosféricas e referências geográficas.

3. Registo dos inquéritos

1. Resumo dos depoimentos (sujeito à protecção da identidade das pessoas):

- pessoal ferroviário, incluindo empreiteiros,
- outras testemunhas.

2. Sistema de gestão da segurança:

- quadro organizativo e forma como as ordens são dadas e executadas,
- requisitos aplicáveis ao pessoal e modo de os aplicar,
- rotinas aplicáveis às auditorias e aos controlos internos e seus resultados,
- interface entre os diversos intervenientes presentes na infra-estrutura.

3. Normas e regulamentações:

- normas e regulamentações comunitária e nacional aplicáveis,
- outras normas, nomeadamente normas de exploração, instruções locais, requisitos aplicáveis ao pessoal, prescrições de manutenção e padrões aplicáveis.

4. Funcionamento do material circulante e das instalações técnicas:

- sistema de sinalização e de comando e controlo, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados,
- infra-estrutura,
- equipamento de comunicações,
- material circulante, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados.

5. Documentação relativa ao sistema de funcionamento:

- medidas adoptadas pelo pessoal para controlo e sinalização do tráfego,
- intercâmbio de mensagens verbais relacionadas com a ocorrência, incluindo documentação proveniente dos registos,
- medidas tomadas para protecção e salvaguarda do local da ocorrência,

6. Interface homem-máquina-organização:

- horário de trabalho do pessoal envolvido,
- circunstâncias de ordem médica e pessoal com influência na ocorrência, incluindo existência de tensão física ou psicológica,
- concepção do equipamento com impacto na interface homem-máquina.

7. Ocorrências anteriores de carácter semelhante

4. Análise e conclusões

1. Relatório final da cadeia de acontecimentos:

- conclusões sobre a ocorrência, com base nos factos apurados no ponto 3).

2. Debate:

- análise dos factos apurados no ponto 3) com o objectivo de tirar conclusões sobre as causas da ocorrência e o desempenho dos serviços de salvamento.

3. Conclusões:

- causas directas e imediatas da ocorrência, incluindo os factores que para ela contribuíram relacionados com acções das pessoas envolvidas ou com as condições do material circulante ou das instalações técnicas,
- causas subjacentes relacionadas com as competências, os procedimentos e a manutenção,
- causas profundas relacionadas com as condições do quadro regulamentar e a aplicação do sistema de gestão da segurança.

4. Observações suplementares:

- deficiências e lacunas apuradas durante o inquérito, mas sem importância para as conclusões sobre as causas.

5. **Medidas adoptadas**

- Registo das medidas já tomadas ou adoptadas em consequência da ocorrência.

6. **Recomendações**

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ver página 3 do presente Jornal Oficial.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 56/2003**adoptada pelo Conselho em 26 de Junho de 2003****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , que institui a Agência Ferroviária Europeia («regulamento relativo à Agência»)**

(2003/C 270 E/04)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽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) A constituição progressiva de um espaço ferroviário europeu sem fronteiras exige uma acção comunitária no domínio da regulamentação técnica aplicável aos caminhos-de-ferro, no que respeita tanto aos aspectos técnicos como aos de segurança, sendo, aliás, os dois indissociáveis.

(2) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽⁵⁾, estabelece a abertura progressiva dos direitos de acesso à infra-estrutura a qualquer empresa ferroviária comunitária que disponha de uma licença e pretenda efectuar serviços de transporte de mercadorias.

⁽¹⁾ JO C 126 E de 28.5.2002, p. 323.

⁽²⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 26 de Junho de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

(3) A Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽⁶⁾, estabelece que qualquer empresa ferroviária deve dispor de uma licença e que uma licença emitida num Estado-Membro é válida em toda a Comunidade.

(4) A Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança ⁽⁷⁾, estabelece um novo enquadramento com vista à constituição de um espaço ferroviário europeu sem fronteiras.

(5) As diferenças nos domínios técnico e operacional entre os sistemas ferroviários dos Estados-Membros compartimentaram os mercados ferroviários nacionais e impediram um desenvolvimento dinâmico deste sector à escala europeia. A Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽⁸⁾, e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽⁹⁾, definem requisitos essenciais e estabelecem um mecanismo para a definição de especificações técnicas de interoperabilidade obrigatórias.

(6) A prossecução simultânea dos objectivos de segurança e de interoperabilidade exige um trabalho técnico de vulto que deve ser dirigido por um organismo especializado. Por este motivo, é necessário criar, no actual quadro institucional e no respeito do equilíbrio de poderes na Comunidade, uma agência europeia para a segurança e a interoperabilidade ferroviária (a seguir designada «Agência»). A criação desta Agência permitirá abordar, de modo conjunto e com um nível de competência elevado, os objectivos de segurança e de interoperabilidade para a rede ferroviária europeia, contribuindo deste modo para a revitalização do sector ferroviário e para os objectivos gerais da política comum de transportes.

⁽⁶⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).

⁽⁷⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

⁽⁸⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽⁹⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

- (7) A fim de promover a constituição de um espaço ferroviário europeu sem fronteiras e de contribuir para a revitalização do sector ferroviário, reforçando as suas vantagens fundamentais em matéria de segurança, a Agência deve contribuir para o desenvolvimento de uma cultura ferroviária europeia genuína e constituir um instrumento essencial de diálogo, de concertação e de intercâmbio entre todos os intervenientes no sector, no respeito pelas competências de cada um.
- (8) A Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade («directiva relativa à segurança ferroviária») ⁽¹⁾, prevê o desenvolvimento de indicadores comuns de segurança, objectivos comuns de segurança e métodos comuns de segurança. A elaboração destes instrumentos exige uma competência técnica independente.
- (9) Para facilitar os procedimentos de atribuição dos certificados de segurança às empresas ferroviárias, é essencial elaborar um modelo harmonizado para o certificado de segurança e um modelo harmonizado para o pedido de certificado de segurança.
- (10) A directiva relativa à segurança ferroviária prevê o exame, na perspectiva da segurança e da interoperabilidade, das medidas de segurança nacionais. Para tal, é indispensável um parecer assente numa competência independente e neutra.
- (11) No domínio da segurança, é importante garantir a máxima transparência e assegurar uma circulação eficaz da informação. Não existe ainda uma análise dos desempenhos baseada em indicadores comuns e que relacione todos os intervenientes no sector, sendo pois conveniente criar esse instrumento. No que se refere aos aspectos estatísticos, é necessária uma cooperação estreita com o Eurostat.
- (12) Os organismos nacionais de segurança ferroviária, as entidades reguladoras e as outras autoridades nacionais devem ter a possibilidade de pedir um parecer técnico independente quando necessitam de informação relativa a vários Estados-Membros.
- (13) A Directiva 2001/16/CE prevê que, até 20 de Abril de 2004, esteja elaborado um primeiro grupo de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI). Para realizar estes trabalhos, a Comissão mandou a Associação Europeia para a Interoperabilidade Ferroviária (AEIF), que agrupa os fabricantes de material ferroviário e os operadores e gestores de infra-estruturas. É importante preservar a experiência desenvolvida pelos profissionais do sector no âmbito da AEIF. A continuidade dos trabalhos e a evolução no tempo das ETI exigem um quadro técnico permanente.
- (14) Há que reforçar a interoperabilidade da rede transeuropeia, devendo a escolha dos novos projectos de investimento a apoiar pela Comunidade respeitar o objectivo da interoperabilidade, em conformidade com o disposto 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 ⁽²⁾.
- (15) A fim de assegurar a continuidade dos trabalhos, os grupos de trabalho a criar pela Agência deverão basear-se, conforme os casos, na composição da AEIF, com a inclusão de membros suplementares.
- (16) A manutenção do material circulante é um elemento importante do sistema de segurança. Não existe um verdadeiro mercado europeu da manutenção do material ferroviário, por falta de um sistema de certificação das oficinas de manutenção. Esta situação implica custos suplementares para o sector e gera trajectos sem carga. Importa, assim, desenvolver progressivamente um sistema europeu de certificação das oficinas de manutenção.
- (17) As competências profissionais exigidas para a condução dos comboios constituem um elemento importante, tanto para a segurança como para a interoperabilidade na Europa. Além disso, são um pré-requisito para a livre circulação dos trabalhadores no sector ferroviário. Esta questão deve ser abordada no respeito do quadro em vigor no domínio do diálogo social. A Agência deve fornecer o apoio técnico necessário ao tratamento desta questão ao nível europeu.
- (18) O registo é, desde logo, um acto de reconhecimento da aptidão do material circulante para circular em condições especificadas. O registo deve ser efectuado de modo transparente e não discriminatório e deve incumbir à autoridade pública. A Agência deve fornecer apoio técnico na instauração de um sistema de registo.
- (19) Para garantir a máxima transparência e igualdade no acesso de todas as partes à informação relevante, os documentos previstos no processo de interoperabilidade devem ser postos à disposição do público. O mesmo se aplica às licenças e certificados de segurança. A Agência deve proporcionar um meio eficaz de intercâmbio desta informação.
- (20) A promoção da inovação em matéria de segurança ferroviária e de interoperabilidade é uma tarefa importante que a Agência deve encorajar. Qualquer assistência financeira prestada no âmbito das actividades da Agência neste domínio não deverá provocar quaisquer distorções no mercado relevante.

⁽¹⁾ JO L ...

⁽²⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

- (21) Para desempenhar as suas tarefas de forma adequada, a Agência deve dispor de personalidade jurídica e de um orçamento autónomo financiado essencialmente por uma contribuição da Comunidade. Para garantir a independência da Agência na sua gestão diária e nos pareceres e recomendações que emite, é importante que o director executivo da Agência tenha plenas responsabilidades e que o pessoal da Agência seja independente.
- (22) Para garantir efectivamente o exercício das actividades da Agência, os Estados-Membros e a Comissão estarão representados num Conselho de Administração dotado dos poderes necessários para elaborar o orçamento, verificar a sua execução, adoptar as regras financeiras apropriadas, definir procedimentos de trabalho transparentes no tocante à tomada de decisões pela Agência, aprovar o seu programa de trabalho, aprovar o respectivo orçamento, definir uma política de visitas aos Estados-Membros e nomear o director executivo.
- (23) Para garantir a transparência das decisões do Conselho de Administração, os representantes dos sectores em causa assistirão às deliberações, mas sem direito a voto, pois este está reservado aos representantes dos poderes públicos, que respondem perante as autoridades de controlo democrático. Os representantes de cada sector serão nomeados pela Comissão em função da sua representatividade ao nível europeu relativamente às empresas ferroviárias, aos gestores de infra-estruturas, à indústria ferroviária, aos sindicatos de trabalhadores, aos passageiros e aos clientes do serviço de transporte de mercadorias.
- (24) Os trabalhos da Agência devem ser realizados de modo transparente. Deve ser garantido o controlo efectivo pelo Parlamento Europeu, que, para tal, deve ter a possibilidade de ouvir o director executivo da Agência. A Agência deverá ainda aplicar a legislação comunitária pertinente relativa ao acesso do público a documentos.
- (25) Nos últimos anos, à medida que foram sendo criadas mais agências descentralizadas, a autoridade orçamental procurou melhorar a transparência e o controlo da gestão do financiamento comunitário que lhes é atribuído, em particular no que respeita à inscrição das taxas no orçamento, ao controlo financeiro, ao poder de quitação, às contribuições para o regime de pensões e aos procedimentos orçamentais internos (código de conduta). De um modo semelhante, as disposições do Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Maio de 1999, relativo aos inquéritos efectuados pelo Organismo Europeu de Luta Anti-Fraude (OLAF) ⁽¹⁾, devem aplicar-se sem quaisquer restrições à Agência, que deverá ficar também sujeita ao Acordo Interinstitucional, de 25 de Maio de 1999, entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão das Comunidades Europeias em

matéria de inquéritos internos do Organismo Europeu de Luta Anti-Fraude (OLAF) ⁽²⁾.

- (26) Atendendo a que os objectivos da acção encarada, a saber, a criação de um organismo especializado encarregado de elaborar soluções comuns no domínio da segurança e da interoperabilidade ferroviárias, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, e podem, pois, ser melhor alcançados ao nível comunitário, devido ao carácter colectivo dos trabalhos a efectuar, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO 1

OS PRINCÍPIOS

Artigo 1.º

Criação e objectivos da Agência

O presente regulamento institui a Agência Ferroviária Europeia, a seguir denominada «Agência».

A Agência tem como objectivo contribuir, no plano técnico, para a aplicação da legislação comunitária destinada a melhorar a posição competitiva do sector ferroviário através do reforço do grau de interoperabilidade dos sistemas ferroviários e a desenvolver uma abordagem comum no domínio da segurança do sistema ferroviário europeu, com vista à realização de um espaço ferroviário europeu sem fronteiras e garantindo um nível de segurança elevado.

Na prossecução destes objectivos, a Agência terá plenamente em conta o processo de alargamento da União Europeia e os condicionalismos específicos das ligações ferroviárias com países terceiros.

Artigo 2.º

Tipologia dos actos da Agência

A Agência pode:

- Dirigir recomendações à Comissão respeitantes à aplicação dos artigos 6.º, 7.º, 12.º, 14.º, 16.º, 17.º e 18.º;
- Emitir pareceres a apresentar à Comissão, nos termos dos artigos 8.º, 13.º e 15.º, bem como às autoridades competentes dos Estados-Membros, nos termos do artigo 10.º

⁽¹⁾ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

*Artigo 3.º***Composição dos grupos de trabalho**

1. Para elaborar as recomendações previstas nos artigos 6.º, 7.º, 12.º, 14.º, 16.º, 17.º e 18.º, a Agência instituirá um número limitado de grupos de trabalho. Estes grupos basear-se-ão, por um lado, na especialização atingida pelos profissionais do sector ferroviário, nomeadamente na experiência adquirida pela AEIF e, por outro, na especialização das autoridades nacionais competentes. A Agência certificar-se-á da representatividade e competência dos seus grupos de trabalho e assegurará que estes integrem uma representação adequada dos sectores da indústria e dos utentes que forem afectados pelas medidas que venham a ser propostas pela Comissão com base nas recomendações que lhe forem dirigidas pela Agência. As actividades dos grupos de trabalho deverão ser transparentes.

2. A Agência deve comunicar o programa de trabalho aprovado aos organismos representativos do sector ferroviário que actuem ao nível europeu. A lista desses organismos será elaborada pelo Comité a que se refere o artigo 21.º da Directiva 96/48/CE. Cada organismo e/ou grupo de organismos transmitirá à Agência uma lista dos peritos mais qualificados e mandatados para os representar em cada grupo de trabalho.

3. As autoridades de segurança nacionais definidas no artigo 16.º da directiva relativa à segurança ferroviária designarão os seus representantes nos grupos de trabalho em que pretendam participar.

4. Em caso de necessidade, a Agência poderá designar para os grupos de trabalho peritos independentes de reconhecida competência na matéria visada.

5. Os grupos de trabalho são presididos por um representante da Agência.

*Artigo 4.º***Consulta dos parceiros sociais**

A Agência consultará os parceiros sociais, no quadro do Comité de Diálogo Sectorial instituído nos termos da Decisão 98/500/CE da Comissão ⁽¹⁾, sobre os trabalhos previstos nos artigos 6.º, 12.º e 17.º, sempre que estes tenham impacto directo no ambiente social ou nas condições de trabalho no sector ferroviário.

Estas consultas terão lugar antes de a Agência apresentar as suas recomendações à Comissão. A Agência terá em devida conta estas consultas e estará sempre disponível para prestar esclarecimentos adicionais quanto às suas recomendações. Os pareceres emitidos pelo Comité de Diálogo Sectorial serão transmitidos pela Agência à Comissão e pela Comissão ao Comité a que se refere o artigo 21.º da Directiva 96/48/CE.

*Artigo 5.º***Consulta dos clientes dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e dos passageiros**

A Agência consultará as organizações representativas dos clientes dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e dos passageiros sobre os trabalhos previstos nos artigos 6.º e 12.º, sempre que estes tenham impacto directo sobre esses clientes e passageiros. A lista das organizações a consultar é elaborada pelo Comité a que se refere o artigo 21.º da Directiva 96/48/CE.

Estas consultas terão lugar antes de a Agência apresentar as suas propostas à Comissão. A Agência terá em devida conta estas consultas e estará sempre disponível para prestar esclarecimentos adicionais quanto às suas propostas. Os pareceres emitidos pelas organizações em causa serão transmitidos pela Agência à Comissão e pela Comissão ao Comité a que se refere o artigo 21.º da Directiva 96/48/CE.

CAPÍTULO 2

SEGURANÇA

*Artigo 6.º***Apoio técnico**

1. A Agência recomendará à Comissão os métodos comuns de segurança (MCS) e os objectivos comuns de segurança (OCS), previstos nos artigos 6.º e 7.º da directiva relativa à segurança ferroviária.

2. A Agência recomendará à Comissão, a pedido desta ou do Comité a que se refere o artigo 21.º da Directiva 96/48/CE, ou por sua própria iniciativa, outras medidas no domínio da segurança.

3. Durante o período transitório que antecede a adopção dos OCS, dos MCS e das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), bem como para as questões relativas ao material e à infra-estrutura não abrangida pelas ETI, a Agência pode formular recomendações úteis à Comissão. A Agência garantirá a coerência entre estas recomendações e as ETI existentes ou em preparação.

4. A Agência deve apresentar uma análise custo-benefício circunstanciada em apoio às recomendações que apresente nos termos do presente artigo.

5. A Agência organizará e facilitará a cooperação das autoridades nacionais de segurança e dos organismos de investigação definidos nos artigos 16.º e 21.º da directiva relativa à segurança ferroviária.

(1) JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

*Artigo 7.º***Certificados de segurança**

Tendo em vista a aplicação dos artigos 10.º e 15.º da directiva relativa à segurança ferroviária, respeitante à harmonização dos certificados de segurança, a Agência elaborará e recomendará um modelo harmonizado para o certificado de segurança, incluindo uma versão electrónica, e um modelo harmonizado para o pedido de certificado de segurança, incluindo a lista dos elementos essenciais a fornecer.

*Artigo 8.º***Normas de segurança nacionais**

1. A Agência realizará, a pedido da Comissão, um exame técnico das novas normas de segurança nacionais que são transmitidas à Comissão nos termos do artigo 8.º da directiva relativa à segurança ferroviária.

2. A Agência verificará a compatibilidade destas normas com os MCS definidos na directiva relativa à segurança ferroviária e com as ETI em vigor. A Agência verificará também se estas normas permitem alcançar os OCS definidos na referida directiva.

3. Se, após análise dos elementos de fundamentação comunicados pelo Estado-Membro, a Agência considerar que uma destas normas não é compatível com as ETI ou com os MCS ou não permite alcançar os OCS, apresentará um parecer à Comissão no prazo de dois meses após a sua transmissão à Agência pela Comissão.

*Artigo 9.º***Observação dos desempenhos em matéria de segurança**

1. A Agência estabelecerá uma rede com as autoridades nacionais responsáveis pela segurança e com as autoridades nacionais responsáveis pelos inquéritos previstos na directiva relativa à segurança ferroviária, a fim de definir o conteúdo dos indicadores comuns de segurança enumerados no Anexo 1 dessa directiva e de recolher os dados relevantes em matéria de segurança ferroviária.

2. Com base nos indicadores comuns de segurança, nos relatórios nacionais sobre segurança e acidentes e nas suas próprias informações, a Agência apresentará de dois em dois anos um relatório, que será tornado público, sobre os desempenhos no domínio da segurança. O primeiro desses relatórios será publicado no terceiro ano de funcionamento da Agência.

3. A Agência apoiar-se-á nos dados coligidos pelo Eurostat e cooperará com este organismo para evitar a duplicação de

esforços e garantir a coerência metodológica entre os indicadores comuns de segurança e os indicadores utilizados nos outros modos de transporte.

*Artigo 10.º***Pareceres técnicos**

1. As entidades reguladoras nacionais a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE podem, no âmbito dos casos que venham a apreciar, pedir um parecer técnico à Agência sobre aspectos ligados à segurança.

2. Os comités previstos no artigo 35.º da Directiva 2001/14/CE e no artigo 11.ºA da Directiva 91/440/CEE, podem, no âmbito das respectivas competências, pedir um parecer técnico à Agência sobre aspectos ligados à segurança.

3. A Agência apresentará o seu parecer no prazo de dois meses. Este parecer é tornado público pela Agência numa versão da qual tenha sido retirada toda a matéria confidencial do ponto de vista comercial.

*Artigo 11.º***Registo público de documentos**

1. A Agência fica encarregada de manter uma lista pública dos seguintes documentos:

- a) As licenças atribuídas nos termos da Directiva 95/18/CE;
- b) Os certificados de segurança emitidos nos termos do artigo 10.º da directiva relativa à segurança ferroviária;
- c) Os relatórios de inquérito enviados à Agência nos termos do artigo 24.º da directiva relativa à segurança ferroviária;
- d) As normas nacionais notificadas à Comissão nos termos do artigo 8.º da directiva relativa à segurança ferroviária.

2. As autoridades nacionais responsáveis pela emissão dos documentos mencionados nas alíneas a) e b) do n.º 1 notificarão à Agência, no prazo de um mês, cada decisão individual de atribuição, renovação, alteração ou revogação.

3. A Agência pode completar este registo público com qualquer documento público ou *link* pertinente para os objectivos do presente regulamento.

CAPÍTULO 3

INTEROPERABILIDADE*Artigo 12.º***Apoio técnico fornecido pela Agência**

A Agência contribuirá para o desenvolvimento e a realização da interoperabilidade ferroviária em consonância com os princípios e definições estabelecidos nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE. Para o efeito, a Agência:

- a) Organizará e conduzirá, por mandato da Comissão, os trabalhos de elaboração dos projectos de ETI efectuados pelos grupos de trabalho a que se refere o artigo 3.º, e transmitirá à Comissão os projectos de ETI;
- b) Assegurará a revisão das ETI em função do progresso técnico e da evolução do mercado e das exigências sociais e proporá à Comissão os projectos de adaptação das ETI que considere necessários;
- c) Assegurará a coordenação entre o desenvolvimento e a actualização das ETI, por um lado, e o desenvolvimento das normas europeias que se revelem necessárias para a interoperabilidade, por outro; manterá ainda contactos com os organismos europeus de normalização;
- d) Prestará assistência à Comissão na organização e promoção da cooperação dos organismos notificados, conforme referido no n.º 5 do artigo 20.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- e) Aconselhará e apresentará recomendações à Comissão sobre as condições de trabalho de todo o pessoal que desempenha tarefas de segurança cruciais.

*Artigo 13.º***Controlo dos trabalhos dos organismos notificados**

Sem prejuízo da responsabilidade dos Estados-Membros em relação aos organismos notificados por eles designados, a Agência pode, a pedido da Comissão, controlar a qualidade do trabalho dos organismos notificados. Se necessário, apresentará à Comissão o seu parecer.

*Artigo 14.º***Acompanhamento da interoperabilidade**

1. A Agência recomendará, a pedido da Comissão, procedimentos para a implementação da interoperabilidade dos sistemas ferroviários que facilitem a coordenação entre os operadores e entre os gestores de infra-estruturas, nomeadamente para organizar a migração dos sistemas.

2. A Agência acompanhará os progressos da interoperabilidade dos sistemas ferroviários. Apresentará e publicará um relatório bienal sobre os progressos da interoperabilidade. O primeiro desses relatórios será publicado no segundo ano de actividade da Agência.

*Artigo 15.º***Interoperabilidade da rede transeuropeia**

A pedido da Comissão, a Agência examinará, na perspectiva da interoperabilidade, os projectos de realização de infra-estruturas ferroviárias para os quais sejam pedidas subvenções comunitárias. A Agência apresentará um parecer sobre a conformidade do projecto com as ETI relevantes no prazo de dois meses a contar do pedido. Esse parecer terá plenamente em conta as derrogações previstas no artigo 7.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.

*Artigo 16.º***Certificação das oficinas de manutenção**

No prazo de três anos a contar do início das suas actividades, a Agência desenvolverá um sistema europeu de certificação das oficinas de manutenção do material circulante e formulará recomendações com vista à realização do sistema.

Estas recomendações abordarão nomeadamente os seguintes pontos:

- sistema estruturado de gestão,
- pessoal que possua as competências necessárias,
- instalações e instrumentos,
- documentação técnica e prescrições relativas à manutenção.

*Artigo 17.º***Competências profissionais**

1. A Agência formulará recomendações relativas à determinação de critérios uniformes e comuns de competência profissional e à avaliação do pessoal envolvido na operação e na manutenção do sistema ferroviário. Será dada prioridade aos maquinistas e aos formadores. A Agência consultará os representantes dos parceiros sociais, de acordo com o disposto no artigo 4.º

2. A Agência formulará recomendações para a implantação de um sistema de acreditação dos centros de formação.

3. A Agência favorecerá e apoiará o intercâmbio de maquinistas e formadores entre companhias ferroviárias estabelecidas nos diversos Estados-Membros.

*Artigo 18.º***Registo do material circulante**

A Agência elaborará e recomendará à Comissão um modelo único para o registo nacional de material circulante, em conformidade com o disposto no artigo 14.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.

*Artigo 19.º***Registo de documentos relativos à interoperabilidade**

1. A Agência manterá uma lista pública dos seguintes documentos, previstos nas Directivas 2001/16/CE e 96/48/CE:

- a) As declarações «CE» de verificação dos subsistemas;
 - b) As declarações «CE» de conformidade dos componentes;
 - c) As autorizações de entrada em serviço, incluindo os números de registo correspondentes;
 - d) Os registos da infra-estrutura e do material circulante.
2. Os organismos em causa transmitirão estes documentos à Agência, que definirá, com o assentimento dos Estados-Membros, as modalidades práticas dessa transmissão.
3. Ao transmitirem os documentos referidos no n.º 1, os organismos em causa poderão indicar aqueles que, por razões de segurança, não devem ser revelados ao público.
4. A Agência criará uma base de dados electrónica para os documentos, tendo plenamente em conta o disposto no n.º 3. Esta base de dados é posta à disposição do público através de um sítio Web.

CAPÍTULO 4

ESTUDOS E PROMOÇÃO DA INOVAÇÃO*Artigo 20.º***Estudos**

Sempre que a realização das tarefas que lhe são confiadas pelo presente regulamento o exija, a Agência pode mandar realizar estudos que financiará com o seu próprio orçamento.

*Artigo 21.º***Promoção da inovação**

A Comissão pode confiar à Agência, de acordo com o programa de trabalho e o orçamento da Agência, a tarefa de promover inovações destinadas a melhorar a interoperabilidade

e a segurança ferroviárias, nomeadamente no que respeita à utilização das novas tecnologias da informação e dos sistemas de determinação da posição e de acompanhamento.

CAPÍTULO 5

ESTRUTURA INTERNA E FUNCIONAMENTO*Artigo 22.º***Estatuto jurídico**

1. A Agência é um organismo da Comunidade, dotado de personalidade jurídica.

2. Em cada um dos Estados-Membros, a Agência goza da mais ampla capacidade jurídica reconhecida às pessoas colectivas pelas legislações nacionais. Pode, designadamente, adquirir ou alienar bens móveis e imóveis e estar em juízo.

3. A Agência é representada pelo seu director executivo.

*Artigo 23.º***Privilégios e imunidades**

É aplicável à Agência e ao seu pessoal o Protocolo relativo aos Privilégios e Imunidades das Comunidades Europeias.

*Artigo 24.º***Pessoal**

1. São aplicáveis ao pessoal da Agência o Estatuto dos Funcionários das Comunidades Europeias, o Regime Aplicável aos Outros Agentes das Comunidades Europeias e as normas de execução dessas disposições, aprovadas de comum acordo pelas Instituições das Comunidades Europeias.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 26.º, as competências conferidas à autoridade investida do poder de nomeação e à autoridade habilitada a celebrar contratos pelos referidos Estatuto e Regime Aplicável aos Outros Agentes serão exercidas pela Agência no que diz respeito ao seu próprio pessoal.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 26.º, o pessoal da Agência é composto por:

- agentes temporários recrutados pela Agência por um período máximo de cinco anos, entre os profissionais do sector, em função das suas qualificações e experiência em matéria de segurança e interoperabilidade ferroviárias,
- funcionários afectados ou destacados pela Comissão ou pelos Estados-Membros por um período máximo de cinco anos,

— e por outros agentes, na acepção do Regime Aplicável aos Outros Agentes, contratados para tarefas de execução ou de secretariado.

4. Os peritos que participam nos grupos de trabalho organizados pela Agência não pertencem ao pessoal da Agência. As suas despesas de deslocação e estadia ficam a cargo da Agência, segundo regras e tabelas aprovadas pelo Conselho de Administração.

Artigo 25.º

Criação e competências do Conselho de Administração

1. É criado um Conselho de Administração.
2. O Conselho de Administração:
 - a) Nomeia o director executivo, nos termos do artigo 31.º;
 - b) Aprova, até 30 de Abril de cada ano, o relatório geral da Agência referente ao ano anterior e envia-o aos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão;
 - c) Aprova, até 31 de Outubro de cada ano e tendo em conta o parecer da Comissão, o programa de trabalho da Agência para o ano seguinte e envia-o aos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão. Este programa de trabalho será aprovado sem prejuízo do processo orçamental comunitário anual. Se, no prazo de 15 dias a contar da data da aprovação do programa de trabalho, a Comissão manifestar o seu desacordo com o citado programa, o Conselho de Administração voltará a analisar o programa de trabalho e aprová-lo-á, eventualmente alterado, em segunda leitura, por maioria de dois terços, incluindo os representantes da Comissão, ou por unanimidade dos representantes dos Estados-Membros;
 - d) Exerce as suas funções no que diz respeito ao orçamento da Agência, em conformidade com o disposto no Capítulo 6;
 - e) Estabelece procedimentos para a tomada de decisões pelo director executivo;
 - f) Define uma política de visitas a realizar nos termos do artigo 33.º;
 - g) Exerce o poder disciplinar sobre o director executivo e os chefes de unidade referidos no n.º 3 do artigo 30.º;
 - h) Aprova o seu regulamento interno.

Artigo 26.º

Composição do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração é composto por um representante de cada Estado-Membro e quatro representantes da

Comissão, e ainda por seis representantes, nomeados pela Comissão, sem direito a voto, cada um dos quais representa, ao nível europeu, um dos seguintes grupos:

- empresas ferroviárias,
- gestores de infra-estruturas,
- indústria ferroviária,
- sindicatos de trabalhadores,
- passageiros,
- clientes do serviço de transporte de mercadorias.

Os membros do Conselho de Administração são nomeados com base no respectivo grau de experiência e especialização.

2. Os Estados-Membros e a Comissão nomeiam os respectivos membros do Conselho de Administração, bem como um suplente.
3. A duração do mandato é de cinco anos, podendo ser renovado uma vez.
4. Se for caso disso, a participação de representantes de países terceiros e as respectivas condições serão estabelecidas nas regras a que se refere o n.º 2 do artigo 36.º

Artigo 27.º

Presidência do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração elegerá de entre os seus membros um presidente e um vice-presidente. O vice-presidente substitui o presidente em caso de impedimento deste.
2. A duração do mandato do presidente e do vice-presidente é de três anos, podendo ser renovado uma vez. No entanto, se o seu mandato enquanto membro do Conselho de Administração caducar durante a vigência do mandato de presidente ou de vice-presidente, este caduca também automaticamente na mesma data.

Artigo 28.º

Reuniões

1. O Conselho de Administração reúne-se por convocação do seu Presidente. O director executivo da Agência participa nas reuniões.
2. O Conselho de Administração reunirá pelo menos duas vezes por ano. Pode também reunir-se por iniciativa do seu presidente, a pedido da Comissão, a pedido da maioria dos seus membros ou de um terço dos representantes dos Estados-Membros no Conselho de Administração.

Artigo 29.º**Votação**

Salvo disposição em contrário, o Conselho de Administração delibera por maioria de dois terços dos membros com direito a voto. Cada um dos membros com direito a voto dispõe de um voto.

Artigo 30.º**Funções e competências do director executivo**

1. A Agência é gerida pelo seu director executivo, que agirá em total independência no exercício das suas funções, sem prejuízo das competências respectivas da Comissão e do Conselho de Administração.

2. O director executivo:

- a) Preparará o programa de trabalho e, após consulta à Comissão, submetê-lo-á ao Conselho de Administração;
- b) Tomará as disposições necessárias para dar execução ao programa de trabalho; tanto quanto possível, responderá a todos os pedidos de assistência da Comissão relacionados com as tarefas da Agência em conformidade com o presente regulamento;
- c) Tomará as medidas necessárias, nomeadamente a adopção de instruções administrativas internas e a publicação de comunicações, para assegurar o funcionamento da Agência em conformidade com o presente regulamento;
- d) Estabelecerá um sistema eficaz de acompanhamento, para poder comparar os resultados da Agência com os seus objectivos operacionais e uma prática de avaliação periódica que corresponda às normas profissionais reconhecidas. Nesta base, o director executivo preparará anualmente um projecto de relatório geral que apresentará ao Conselho de Administração;
- e) Exercerá, em relação ao pessoal da Agência, as competências previstas no n.º 2 do artigo 24.º;
- f) Elaborará estimativas das receitas e despesas da Agência, nos termos do artigo 38.º, e executará o orçamento, nos termos do artigo 39.º

3. O director executivo pode ser assistido por um ou mais chefes de unidade. Em caso de ausência ou impedimento do director executivo, um dos chefes de unidade substituí-lo-á nas suas funções.

Artigo 31.º**Nomeação do pessoal da Agência**

1. O director executivo é nomeado pelo Conselho de Administração em função dos seus méritos e de comprovadas capacidades de administração e de gestão, bem como da sua competência e experiência no sector ferroviário. O Conselho de Administração delibera por maioria de quatro quintos de todos

os membros com direito a voto. A Comissão pode propor um ou mais candidatos.

O Conselho de Administração tem o poder de exonerar o director executivo, de acordo com o mesmo procedimento.

2. O director executivo nomeia os outros membros do pessoal da Agência em conformidade com o artigo 24.º

3. A duração do mandato do director executivo é de cinco anos. Este mandato é renovável uma vez.

Artigo 32.º**Audição do director executivo**

O director executivo apresenta anualmente ao Parlamento Europeu o relatório geral sobre as actividades da Agência. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem ainda, em qualquer momento, ouvir o director executivo sobre qualquer assunto relacionado com as actividades da Agência.

Artigo 33.º**Visitas aos Estados-Membros**

1. A fim de executar as tarefas que lhe são confiadas nos artigos 8.º, 9.º, 10.º, 13.º e 15.º, a Agência pode efectuar visitas aos Estados-Membros, de acordo com a política definida pelo Conselho de Administração. As autoridades nacionais dos Estados-Membros devem facilitar o trabalho do pessoal da Agência.

2. A Agência informa o Estado-Membro em causa da visita prevista, da identidade dos funcionários da Agência mandatados, bem como da data do início da mesma. Os funcionários da Agência mandatados para essas visitas fá-las-ão mediante a apresentação de uma decisão do director executivo especificando o objectivo e a finalidade da sua visita.

3. No fim de cada visita, a Agência redige um relatório e envia-o à Comissão e ao Estado-Membro interessado.

Artigo 34.º**Responsabilidade**

1. A responsabilidade contratual da Agência é regulada pela lei aplicável ao contrato em causa.

2. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias é competente para decidir com fundamento em cláusula compromissória constante de um contrato celebrado pela Agência.

3. Em matéria de responsabilidade extracontratual, a Agência deve indemnizar, de acordo com os princípios gerais comuns aos direitos dos Estados-Membros, os danos causados pelos seus serviços ou pelos seus agentes no exercício das suas funções.

4. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias é competente para conhecer dos litígios relativos à reparação dos danos referidos no n.º 3.

5. A responsabilidade pessoal dos agentes perante a Agência é regulada pelas disposições do Estatuto ou do regime que lhes é aplicável.

Artigo 35.º

Línguas

1. O Conselho de Administração decidirá sobre o regime linguístico da Agência. A pedido de um membro do Conselho de Administração, esta decisão será tomada por unanimidade. Os Estados-Membros podem dirigir-se à Agência na língua comunitária da sua preferência.

2. Os serviços de tradução necessários ao funcionamento da Agência serão assegurados pelo Centro de Tradução dos Órgãos da União Europeia.

Artigo 36.º

Participação de países terceiros

1. A Agência está aberta à participação dos países europeus que tenham celebrado com a Comunidade acordos que determinem a adopção e aplicação, por estes países, do direito comunitário nas matérias reguladas pelo presente regulamento.

2. Em conformidade com as disposições pertinentes desses acordos, serão estabelecidas regras para definir as modalidades da participação daqueles países nos trabalhos da Agência, nomeadamente no que respeita à natureza e âmbito desta participação. As referidas regras incluirão, nomeadamente, disposições relativas às contribuições financeiras e ao pessoal. Poderão ainda prever uma representação sem direito a voto no Conselho de Administração.

Artigo 37.º

Transparência

O Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão ⁽¹⁾, é aplicável aos documentos que estejam na posse da Agência.

O Conselho de Administração adoptará as medidas práticas relativas à aplicação do referido regulamento.

CAPÍTULO 6

DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS

Artigo 38.º

Orçamento

1. As receitas da Agência provêm:

— de uma contribuição da Comunidade,

— de uma eventual contribuição dos países terceiros que participem nos trabalhos da Agência nos termos do artigo 36.º,

— das taxas aplicáveis a publicações, acções de formação e quaisquer outros serviços prestados pela Agência.

2. As despesas da Agência incluem os encargos de pessoal, administrativos, de infra-estruturas e de funcionamento.

3. O director executivo elabora uma estimativa das receitas e das despesas da Agência para o ano civil seguinte e apresenta-a ao Conselho de Administração, acompanhada de um quadro do pessoal.

4. As receitas e as despesas devem ser equilibradas.

5. O Conselho de Administração aprova, até 31 de Março, o projecto de orçamento para o ano civil seguinte e apresenta-o à Comissão, que inscreve, com base nele, as previsões correspondentes no anteprojecto de orçamento geral da União Europeia, o qual é apresentado ao Conselho nos termos do artigo 272.º do Tratado.

6. O Conselho de Administração aprova, até 15 de Janeiro, o orçamento da Agência para o ano civil em curso, adaptando-o, se necessário, à subvenção comunitária decidida pela autoridade orçamental.

Artigo 39.º

Execução e controlo orçamentais

1. Cabe ao director executivo dar execução ao orçamento da Agência.

2. O controlo da autorização e do pagamento de todas as despesas, bem como o controlo da verificação e da cobrança de todas as receitas da Agência são exercidos pelo auditor financeiro da Comissão.

3. Até 31 de Março, o director executivo apresenta à Comissão, ao Conselho de Administração e ao Tribunal de Contas as contas discriminadas com todas as receitas e despesas do exercício anterior.

O Tribunal de Contas examina essas contas nos termos do artigo 248.º do Tratado. Publica anualmente um relatório sobre as actividades da Agência.

4. O Parlamento Europeu, deliberando sob recomendação do Conselho, dá ao director executivo quitação quanto à execução do orçamento.

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

*Artigo 40.º***Regulamento Financeiro**

O Conselho de Administração, após aprovação da Comissão e parecer do Tribunal de Contas, aprova o Regulamento Financeiro da Agência, que especificará, nomeadamente, o procedimento a seguir na elaboração e execução do orçamento da Agência em conformidade com o artigo 185.º do Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias. As dotações anuais para a Agência serão autorizadas pela Autoridade Orçamental dentro dos limites das perspectivas financeiras.

*Artigo 41.º***Luta contra a fraude**

1. Tendo em vista a luta contra a fraude, a corrupção e outros actos ilegais, o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 é plenamente aplicável.
2. A Agência aderirá ao Acordo interinstitucional, de 25 de Maio de 1999, relativo aos inquéritos internos efectuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF), e adoptará imediatamente as disposições necessárias que se aplicam a todo o pessoal da Agência.
3. As decisões de financiamento e os acordos e instrumentos de execução delas decorrentes devem prever expressamente que o Tribunal de Contas e o OLAF poderão, se necessário, proce-

der a controlos no local, junto dos beneficiários das dotações da Agência.

CAPÍTULO 7

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS*Artigo 42.º***Início das actividades da Agência**

A Agência estará operacional no prazo de 24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

*Artigo 43.º***Avaliação**

Cinco anos após a entrada em funções da Agência, a Comissão procederá a uma avaliação da execução do presente regulamento, dos resultados obtidos pela Agência e dos seus métodos de trabalho. Esta avaliação terá em conta o parecer dos representantes do sector ferroviário, dos parceiros sociais e das organizações de clientes. Os resultados da avaliação devem ser tornados públicos. Se necessário, a Comissão proporá alterações ao presente regulamento.

Artigo 44.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em . . .

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ver página 3 do presente Jornal Oficial.