

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho e a Directiva 2001/16/CE relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu

(2002/C 126 E/07)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(2002) 22 final — 2002/0023(COD)

(Apresentada pela Comissão em 24 de Janeiro de 2002)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos dos artigos 154.º e 155.º do Tratado CE, 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 do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade⁽¹⁾. A fim de realizar os objectivos desta directiva, a Associação Europeia para a Interoperabilidade Ferroviária (AEIF), designada como organismo representativo comum definido na directiva, elabora projectos de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI).
- (3) A Comissão adoptou, em 10 de Setembro de 1999, um relatório⁽²⁾ ao Conselho e ao Parlamento Europeu que apresenta 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 PE solicitou à Comissão que apresentasse propostas de revisão da Directiva

96/48/CE com base no modelo previsto na directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional.

- (4) 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⁽³⁾ instituiu, como a directiva relativa à alta velocidade, procedimentos comunitários para a preparação e adopção de ETI, bem como normas comuns para a avaliação da conformidade com estas especificações. 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 a projectos concretos e os trabalhos do Comité realizados nos termos da referida directiva permitem retirar determinados ensinamentos e levam a Comissão a propor alterações às duas directivas relativas à interoperabilidade ferroviária.
- (6) A adopção do Regulamento . . . , que institui a Agência Europeia para a segurança e a interoperabilidade ferroviária, e da Directiva . . . , relativa à segurança ferroviária, implica que se devam reformular algumas disposições das duas directivas relativas à interoperabilidade ferroviária. 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 das Directivas 2001/12/CE⁽⁴⁾, 2001/13/CE⁽⁵⁾ e 2001/14/CE⁽⁶⁾ tem impacto na realização da interoperabilidade. Em particular, a Directiva 2001/12/CE prevê uma abertura completa da rede ferroviária aos serviços internacionais de transporte de mercadorias em 2008. A extensão dos direitos de acesso deve ser feita, tal como para os outros modos de transporte, paralelamente à execução das necessárias medidas de harmonização conexas. É, pois, necessário realizar a interoperabilidade em toda a rede, alargando 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, que serviu de fundamento à Directiva 2001/12/CE.

⁽¹⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽²⁾ O relatório COM(1999) 414 final.

⁽³⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

⁽⁶⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

- (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 relativa 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 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 da directiva e as normas «harmonizadas» desenvolvidas no espírito da nova abordagem em matéria de harmonização técnica ⁽¹⁾.
- (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 presente directiva, nomeadamente no caso dos componentes da interoperabilidade e das interfaces. Estas especificações europeias (ou as partes aplicáveis) não são obrigatórias e não deve ser prevista qualquer referência explícita nas ETI. As referências destas especificações europeias são publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* 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 é 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 colocado em serviço. O veículo é em seguida registado num registo nacional de matrícula. Os registos nacionais 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 mas 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) Importa adoptar as medidas necessárias à execução da presente directiva em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as modalidades de exercício das competências de execução conferidas à Comissão ⁽²⁾.
- (17) Importa precisar a definição de material circulante constante do Anexo I da Directiva 96/48/CE. Esta directiva deve abranger igualmente o material circulante concebido para circular apenas nas linhas adaptadas para a alta velocidade, a velocidades 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) Tendo em conta que o objectivo da acção prevista, isto é a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu, não pode ser realizado de forma suficiente pelos Estados-Membros e pode, pois, em virtude do seu carácter transeuropeu reconhecido pelo Tratado, ser melhor realizado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, conforme enunciado no referido artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir este objectivo.

⁽¹⁾ Os princípios da nova abordagem em matéria de harmonização técnica e de normalização foram definidos em 1985 (JO C 136 de 4.6.1985). De acordo com esta abordagem, as directivas definem os requisitos essenciais que os produtos devem respeitar quando colocados no mercado, mas não precisam os meios técnicos que devem ser utilizados para respeitar estas exigências.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(20) 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 objecto fixar as condições que devem ser satisfeitas para realizar, no território comunitário, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, conforme descrito no Anexo I.

Estas condições dizem respeito à concepção, construção, colocação em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos deste sistema, que serão colocados em serviço após a data de entrada em vigor da presente directiva, bem como às qualificações e as condições sanitárias e de segurança do pessoal que participa na sua exploração.

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

- a) facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transporte ferroviário internacional na União Europeia e com países terceiros;
- b) contribuir para a realização progressiva do mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, renovação, readaptação e funcionamento 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 segundo o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º, antes do desenvolvimento dos projectos completos de ETI;
- k) “caso específico”, qualquer parte do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade que exija disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, devido a condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de coerência face ao sistema existente. Pode compreender, nomeadamente, os casos das linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da Comunidade, o gabarito, a bitola da via ou o espaço entre as vias;

l) “readaptação”, obras importantes de alteração de um subsistema ou de uma parte de um subsistema que altere o desempenho do subsistema;

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

n) “renovação”, obras importantes de alteração de um subsistema ou de uma parte de um subsistema que não alterem o desempenho 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 os materiais circulantes existentes de qualquer categoria e origem que circulem nestas infra-estruturas;

p) “colocação em serviço”, conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado em estado de funcionamento nominal.»

3. 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 ou mais ETI. Para os subsistemas relativos ao ambiente ou aos utentes, apenas serão elaboradas ETI na medida em que se revelem necessárias. Pode revelar ser necessária uma ETI complementar para, nomeadamente, favorecer a utilização do sistema ferroviário de alta velocidade para o transporte de mercadorias de grande valor acrescentado ou para as aplicações necessárias à interconexão do sistema ferroviário de alta velocidade com os aeroportos.»

b) O n.º 3 é alterado do seguinte modo:

— A alínea f) passa a ter a seguinte redacção:

«f) indicar, em cada caso previsto, os procedimentos que devem ser utilizados para avaliar quer a conformidade ou a aptidão para a utilização dos componentes de interoperabilidade, quer a verificação “CE” dos subsistemas. Estes procedimentos baseiam-se nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE;»

— São aditadas as seguintes alíneas g) e h):

«g) indicar a estratégia de aplicação da ETI, nomeadamente as fases a transpor para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento da ETI;

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

c) É aditado o n.º 6, com a seguinte redacção:

«6. As ETI podem fazer uma referência explícita a normas ou especificações europeias quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva. Neste caso, estas normas ou especificações europeias (ou as partes aí em causa) são consideradas anexo à respectiva ETI e são obrigatórias a partir do momento em que a ETI é aplicável. Na falta de especificações europeias e na pendência do seu desenvolvimento, pode ser feita referência a outros documentos normativos; neste caso, tratar-se-á de documentos facilmente acessíveis e do domínio público.»

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

«Artigo 6.º

1. Os projectos de ETI são elaborados por mandato da Comissão, determinado nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, pela Agência Ferroviária Europeia, a seguir denominada a “Agência”.

As ETI serão adoptadas e revistas nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º. As ETI são publicadas pela Comissão no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

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

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

4. O Comité referido no artigo 21.º deve ser regularmente informado dos trabalhos de elaboração das ETI pela Agência. O Comité pode formular a esse respeito todos os mandatos ou recomendações pertinentes relativos à concepção das ETI, com base nos requisitos essenciais, bem como sobre a avaliação dos custos.

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

6. 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 pelos 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 reexaminada e actualizada a pedido de um Estado-Membro ou da Comissão.

7. A adopção e a revisão das ETI terão em conta o parecer dos parceiros sociais sobre as condições mencionadas no n.º 3, alínea g), do artigo 5.º. Para o efeito, os parceiros sociais são consultados antes de o projecto de ETI ser submetido, para aprovação ou revisão, à apreciação do Comité referido no artigo 21.º. Os parceiros sociais são consultados no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial instituído em conformidade com a Decisão 98/500/CE da Comissão (*). Os parceiros sociais dão parecer no prazo de três meses.

(*) JO L 255 de 12.8.1998, p. 27.»

5. 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 aptidão para utilização.»

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

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

«2. Qualquer componente é sujeito ao processo de avaliação da conformidade e da capacidade de utilização indicado na respectiva ETI e acompanhado do correspondente certificado.»

b) Os n.ºs 3, 4 e 5 são suprimidos.

7. 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, utilizadas directa ou indirectamente para efeitos da presente directiva, não satisfazem os requisitos essenciais, a alteração dessas especificações ou a sua retirada total ou parcial das publicações onde se encontram pode ser decidida de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º, após consulta ao Comité instituído pela Directiva 98/34/CE do Conselho (*).

(*) JO L 217 de 5.8.1998, p. 18.»

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

«Artigo 14.º

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

Para esse efeito, os Estados-Membros tomarão 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.

Devem verificar nomeadamente a coerência desses subsistemas em relação ao sistema em que se integram.

2. Cabe a cada Estado-Membro verificar, na altura da colocação em serviço e, depois, regularmente, se esses subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais que se lhes aplicam. Para este efeito, são 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 a empresa ferroviária apresenta ao Estado-Membro em questão um dossier com a descrição do projecto. O Estado-Membro analisa o dossier e, tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável, decide se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço na aceção da presente directiva.

A nova autorização de colocação em serviço é necessária sempre que o nível de segurança possa ser afectado pelas obras previstas.

4. Sempre que os Estados-Membros autorizem a colocação em serviço de material circulante, atribuirão um código alfanumérico de identificação a cada veículo. Este código deve ser apostado em cada veículo e figurar num registo de matrícula nacional que obedeça aos seguintes critérios:

- a) o registo de matrícula nacional respeita as especificações comuns definidas no n.º 5;
- b) o registo de matrícula nacional é actualizado por um organismo independente do gestor da infra-estrutura e de qualquer empresa ferroviária;
- c) o registo de matrícula nacional é acessível às autoridades designadas nos termos dos artigos 12.º e 18.º da Directiva . . . do Parlamento Europeu e do Conselho (*)

no que respeita às informações relativas à segurança ferroviária; aquele é igualmente acessível, na sequência de qualquer pedido legítimo, às autoridades designadas nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE (**), às empresas ferroviárias e aos gestores de infra-estruturas.

5. As Especificações Comuns do registo de matrícula são adoptadas de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º, tendo por base um projecto elaborado pela Agência. Deste registo constarão, pelo menos, as seguintes informações:

- a) referências à declaração “CE” de verificação e à entidade que a emitiu;
- b) referências ao registo do material circulante referido no artigo 22.ºA;
- c) identificação do proprietário do veículo e da empresa ferroviária que o utiliza;
- d) eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;
- e) dados relativos ao estado de manutenção do veículo.

(*) JO L . . .

(**) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.»

9. 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.»

10. Ao n.º 3 do artigo 16.º é aditado o seguinte parágrafo:

«Nesta altura, os Estados-Membros designam igualmente os organismos responsáveis, no caso de normas técnicas, pela execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização referido no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º»

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

«Neste 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 imediatamente e explicitamente tratados numa ETI, estes deverão ser claramente identificados num anexo à ETI. Nestes casos, é aplicável o n.º 3 do artigo 16.º»

12. 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, baseando-se nas informações disponíveis na ETI em questão e nos registos previstos no artigo 22.ºA.»

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

«5. A Comissão institui um grupo de coordenação dos organismos notificados (a seguir denominado “o grupo de coordenação”) que apreciará qualquer questão relativa à aplicação dos processos de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização referido no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º ou da aplicação das ETI nesta matéria.

A Comissão informa o Comité previsto no n.º 1 do artigo 21.º dos trabalhos levados a cabo no grupo de coordenação. Os representantes dos Estados-Membros podem participar, na qualidade de observadores, nos trabalhos do grupo de coordenação.»

14. O artigo 21.º passa a ter a seguinte redacção ⁽¹⁾:

«Artigo 21.º

1. A Comissão será assistida por um comité composto pelos representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão (a seguir denominado “o Comité”).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE, respeitando o disposto nos seus artigos 7.º e 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.»

15. São aditados os seguintes artigos 21.ºA, 21.ºB e 21.ºC:

«Artigo 21.ºA

1. O Comité pode apreciar toda e qualquer questão relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu, incluindo as questões ligadas à interoperabilidade entre o sistema ferroviário transeuropeu 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 procedimento previsto no 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, elaborar uma ETI para uma questão comple-

mentar, desde que diga respeito a um subsistema contemplado no Anexo II.

2. O Comité, nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º, dotar-se-á de um programa de trabalho conforme os objectivos da presente directiva e da Directiva 2001/16/CE.

Artigo 21.ºC

Os anexos podem ser alterados de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º»

16. É aditado o artigo 22.ºA com a seguinte redacção:

«Artigo 22.ºA

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

2. É enviada cópia desses registos aos Estados-Membros interessados e à Agência, devendo a cópia ser colocada à disposição do público.»

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

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

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

«Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser contratual, hierárquica e funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão, nos termos da presente directiva, das autorizações de colocação em serviço, das licenças, nos termos da Directiva 2001/13/CE, e dos certificados de segurança, nos termos da Directiva . . . relativa à segurança ferroviária, bem como das entidades responsáveis pelas inspecções de acidentes.»

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».

⁽¹⁾ Os n.ºs 1 a 3 do presente artigo deverão ser suprimidos se a proposta do SG para a conformidade de todos os comités for adoptada antes da presente proposta.

2. Ao artigo 1.º é aditado o seguinte n.º 3:

«3. A partir de 1 de Janeiro de 2008, o âmbito de aplicação da presente directiva é alargado a todo o sistema ferroviário, com excepção das infra-estruturas e do material circulante destinados unicamente à utilização estritamente local, histórica ou turística e que estejam isolados do resto do sistema ferroviário.»

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

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

«l) “readaptação”, obras importantes de alteração de um subsistema ou de uma parte de um subsistema que alterem o desempenho do subsistema;

m) “renovação”, obras importantes de alteração de um subsistema ou de uma parte de um subsistema que não alterem o desempenho do subsistema;»

b) São aditadas as seguintes alíneas o) e p):

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

p) “colocação em serviço”, conjunto das operações através das quais um subsistema é colocado em estado de funcionamento nominal.»

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

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

«e) indicar, em cada caso previsto, os procedimentos que devem ser utilizados para avaliar quer a conformidade ou a aptidão para a utilização dos componentes de interoperabilidade, quer a verificação “CE” dos subsistemas. Estes procedimentos baseiam-se nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE;»

b) É aditado o n.º 7 seguinte:

«7. As ETI podem fazer uma referência explícita a normas ou especificações europeias quando tal seja estritamente necessário para satisfazer os objectivos da presente directiva. Neste caso, estas normas ou especificações europeias (ou as partes aí em causa) são consideradas anexo à respectiva ETI e são obrigatórias a partir do momento em que a ETI é aplicável. Na falta de especificações europeias e na pendência do seu desenvolvimento, pode ser feita referência a outros documentos normativos; neste caso, tratar-se-á 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 são elaborados pela Agência de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º. As ETI são adoptadas e revistas de acordo com o mesmo procedimento. São publicadas pela Comissão no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

2. Compete à Agência preparar a revisão e actualização das ETI e fazer toda e qualquer recomendação útil ao Comité referido no artigo 21.º para ter em conta a evolução da técnica ou das exigências sociais.

3. Cada projecto de ETI é elaborado em duas fases.

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

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

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

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

7. Na adopção de cada ETI, a data de entrada em vigor desta ETI é fixada de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º. Sempre que, por motivo de compatibilidade técnica, se tenham de colocar em serviço simultaneamente diferentes subsistemas, as datas de entrada em vigor das ETI correspondentes devem coincidir.

8. A elaboração 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 pelos 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.

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

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

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

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

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

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

«2. Qualquer componente é sujeito ao processo de avaliação de conformidade e de capacidade de utilização indicado na respectiva ETI e acompanhado do correspondente certificado.»

b) Os n.ºs 4, 5 e 6 são suprimidos.

7. 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, utilizadas directa ou indirectamente para alcançar os objectivos da presente directiva, não satisfazem os requisitos essenciais, a retirada total ou parcial dessas especificações das publicações onde se encontram inscritas ou a sua alteração pode ser decidida nos termos do n.º 2 do artigo 21.º, após consulta, quando se trate de normas europeias, do Comité instituído pela Directiva 98/34/CE ^(*).

^(*) JO L 204 de 21.7.1998, p. 37.»

⁽¹⁾ Decisão 98/500/CE da Comissão de 20 de Maio de 1998 relativa à criação de Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 255 de 12.8.1998, p. 27).

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

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

«Para este efeito, são utilizados os processos de avaliação e de verificação previstos nas ETI estruturais e funcionais pertinentes.»

b) São aditados os seguintes n.ºs 4 e 5:

«4. Sempre que os Estados-Membros autorizem a colocação em serviço de material circulante, atribuirão um código alfanumérico de identificação a cada veículo. Este código deve ser apostado em cada veículo e figurar num registo de matrícula nacional que obedeça aos seguintes critérios:

a) o registo de matrícula nacional respeita as especificações comuns definidas no n.º 5;

b) o registo de matrícula nacional é actualizado por um organismo independente do gestor da infra-estrutura ou de qualquer empresa ferroviária;

c) o registo de matrícula nacional é acessível às autoridades nomeadas nos termos dos artigos 12.º e 18.º da Directiva . . . [do Parlamento Europeu e do Conselho?] ^(*) no que respeita às informações relativas à segurança ferroviária. O registo de matrícula nacional é igualmente acessível, na sequência de qualquer pedido legítimo, às autoridades nomeadas nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE ^(**), às empresas ferroviárias e aos gestores de infra-estruturas.

5. As especificações comuns do registo de matrícula são adoptadas de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º, tendo por base um projecto elaborado pela Agência. Do registo de matrícula nacional constarão, pelo menos, as seguintes informações:

a) referências à declaração CE de verificação e à entidade que a emitiu;

b) referências ao registo do material circulante referido no artigo 24.º;

c) identificação do proprietário do veículo e da empresa ferroviária que o utiliza;

d) eventuais restrições quanto ao modo de exploração do veículo;

e) dados relativos ao estado de manutenção do veículo.

^(*) JO L . . .

^(**) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.»

9. Ao n.º 3 do artigo 16.º é aditado o seguinte parágrafo:
- «Nesta altura, os Estados-Membros indicam igualmente os organismos responsáveis, no caso de normas técnicas, pela execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização referido no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º»
10. Ao artigo 17.º é aditado o seguinte parágrafo:
- «Neste 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 imediatamente e explicitamente tratados numa ETI, estes deverão ser claramente identificados num anexo à ETI.
- Nestes casos, é aplicável o n.º 3 do artigo 16.º»
11. O n.º 5 do artigo 20.º passa a ter a seguinte redacção:
- «5. A Comissão institui um grupo de coordenação dos organismos notificados que apreciará qualquer questão relativa à aplicação dos procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização referido no artigo 13.º e do processo de verificação referido no artigo 18.º ou da aplicação das ETI nesta matéria. A Comissão informa o Comité previsto no n.º 1 do artigo 21.º dos trabalhos levados a cabo por este grupo de coordenação. Os representantes dos Estados-Membros podem participar, na qualidade de observadores, nos trabalhos deste Grupo de Coordenação.»
12. São aditados os seguintes artigos 21.ºA e 21.ºB:
- «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 de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º
- Artigo 21.ºB
- Os anexos podem ser alterados de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 21.º»
13. Ao n.º 2 do Anexo VII é aditado o seguinte parágrafo:
- «Nomeadamente, o organismo e o pessoal responsável pelas verificações devem ser contratual, hierárquica e funcionalmente independentes das autoridades designadas para a emissão, nos termos da presente directiva, das autorizações de colocação em serviço, das licenças, nos termos da Directiva 2001/13/CE, e dos certificados de segurança, nos termos da Directiva . . . relativa à segurança ferroviária, bem como das entidades responsáveis pelas inspecções de acidentes.»
14. É suprimido o Anexo VIII.
- Artigo 3.º
- A Comissão toma todas as medidas necessárias para 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, 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.
- Artigo 4.º
- Os Estados-Membros colocarão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em [. . .] ⁽¹⁾. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.
- Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.
- Artigo 5.º
- A presente directiva entra em vigor [. . .] dias após a sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.
- Artigo 6.º
- Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

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

ANEXO I

O SISTEMA FERROVIÁRIO TRANSEUROPEU DE ALTA VELOCIDADE**1. As infra-estruturas**

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

As linhas de alta velocidade compreendem:

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

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

2. O material circulante

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

- tanto 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,
- como nas linhas existentes especialmente adaptadas para a alta velocidade, equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h.

3. Coerência do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade

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

⁽¹⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

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 é dividido nos subsistemas seguintes, que correspondem:

a) tanto a domínios de carácter estrutural:

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

b) como 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 elaboração dos projectos de ETI.

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

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

3. Parâmetros fundamentais

Na acepção do n.º 3, alínea b), do artigo 5.º, são, nomeadamente, considerados parâmetros fundamentais para a realização da interoperabilidade os seguintes elementos ⁽¹⁾:

- Gabarito mínimo das infra-estruturas
- Raio de curvatura mínimo
- Bitola dos carris
- Esforços máximos na via
- Comprimento mínimo dos cais
- Altura dos cais
- Tensão de alimentação
- Geometria das catenárias
- Características do ERTMS ⁽²⁾
- Carga no eixo
- Comprimento máximo dos comboios
- Gabarito do material circulante
- Características mínimas de travagem
- Características eléctricas-limite do material circulante
- Características mecânicas-limite do material circulante
- Características da exploração relacionadas com a segurança dos comboios
- Características-limite relativas aos ruídos exteriores
- Características-limite relativas às vibrações exteriores
- Características-limite associadas às interferências electromagnéticas exteriores
- Características-limite associadas ao ruído interior
- Características-limite associadas ao ar condicionado
- Características relativas ao transporte de pessoas deficientes.

⁽¹⁾ V. Recomendação 2001/290/CE da Comissão.

⁽²⁾ European Rail Traffic Management System: Cf. Decisões 1999/569/CE e 2001/260/CE da Comissão.