



<p align="center">Agência Ferroviária Europeia</p>	
<p align="center">Guia de aplicação das Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI)</p> <p align="center">Nos termos do Mandato-Quadro C(2007)3371 final de 13/07/2007</p>	
Referência da ERA:	ERA/GUI/07-2011/INT
Versão da ERA:	1.02
Data:	30 de novembro de 2012

Documento elaborado por	Agência Ferroviária Europeia Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex França
Tipo de documento:	Guia
Estatuto do documento:	Público

0. INFORMAÇÃO SOBRE O DOCUMENTO

0.1. Registo de alterações

Quadro 1: Estatuto do documento

Data da versão	Autor(es)	Número da secção	Descrição da alteração
Versão 1.0 do Guia 18 de abril de 2011	UI ERA	Todas	Primeira publicação
Versão 1.01 do Guia 26 de agosto de 2011	UI ERA	1.2.6, 2.1.2, Quadro 3 (2.12.4), Quadro 4 (2.13.1), Quadro 5 (2.14.1), 5.2 [G 80], Documentos de referência Quadro 7	Atualização após a adoção das ETI INF C, ENE C, LOC e PAS C, APT.
Versão 1.02 do Guia 30 de novembro de 2012	UI ERA	Todas	Atualização após a adoção de novas ETI e da revisão das ETI em vigor.

0.2. Índice

0. INFORMAÇÃO SOBRE O DOCUMENTO	2
0.1. Registo de alterações	2
0.2. Índice	3
0.3. Lista de quadros	4
1. INTRODUÇÃO E CONTEXTO	5
1.1. Mandato conferido à Agência	5
1.2. Âmbito de aplicação	5
1.3. Público-alvo	6
1.4. Conteúdo do Guia	6
2. DIRETIVA 2008/57/CE E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDADE	7
2.1. Introdução	7
2.2. Objetivos da Diretiva Interoperabilidade	8
2.3. Domínio geográfico de aplicação da Diretiva Interoperabilidade	9
2.4. Domínio geográfico de aplicação das ETI	9
2.5. Domínio técnico de aplicação das ETI	10
2.6. Derrogações	10
2.7. Principais disposições da Diretiva Interoperabilidade relacionadas com as ETI	11
2.8. Estrutura e conteúdo das ETI	17
2.9. Sistema-alvo e casos específicos	19
2.10. Erros das ETI	20
2.11. Pareceres técnicos da Agência	20
2.12. Situação atual das ETI	21
2.13. Pertinência das ETI para os subsistemas definidos no anexo II da Diretiva Interoperabilidade	21
2.14. Aplicação das diversas ETI na prática	22
2.15. As ETI e outros requisitos	24
2.16. Questões sobre as ETI	27
3. NORMAS APLICÁVEIS E OUTROS DOCUMENTOS	29
3.1. Síntese	29
3.2. Referência às normas europeias e a outros documentos nas ETI	29
3.3. Documentos técnicos da Agência	30
4. PARTES INTERESSADAS	31
4.1. Fabricante de um componente de interoperabilidade	31
4.2. Requerente da verificação «CE»	32
4.3. Mandatário	33
4.4. Organismos notificados (ON)	33
4.5. Organismos designados (OD)	35
4.6. Requerente de uma autorização de entrada em serviço de um subsistema	35
4.7. Autoridades nacionais responsáveis pela segurança (ANS)	36
5. AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE	37
5.1. Procedimentos de avaliação da conformidade	37
5.2. Módulos de avaliação da conformidade	39

5.3.	Escolha dos módulos	39
5.4.	Avaliações aplicáveis a determinadas fases	41
5.5.	Casos não abrangidos pela verificação «CE»	42
5.6.	Avaliações em caso de renovação ou readaptação	42
6.	APLICAÇÃO DAS ETI AO LONGO DO CICLO DE VIDA DOS ELEMENTOS DO SISTEMA FERROVIÁRIO	44
6.1.	Colocação no mercado de um componente de interoperabilidade	44
6.2.	Ciclo de vida dos subsistemas	45
6.3.	Entrada em serviço de um veículo	47
7.	LISTA DE ANEXOS	49
	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA	50
	DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS	62
	Definições	62
	Abreviaturas	67

0.3. Lista de quadros

Quadro 1: Estatuto do documento	2
Quadro 2: Conteúdo das ETI	18
Quadro 3: Âmbito de aplicação das ETI em relação aos subsistemas	22
Quadro 4: Aplicação de cada ETI na prática	23
Quadro 5: Requisitos aplicáveis aos subsistemas estruturais e avaliação da conformidade com eles	27
Quadro 6: Documentos de referência	50
Quadro 7: Definições	62
Quadro 8: Abreviaturas	67

1. INTRODUÇÃO E CONTEXTO

1.1. Mandato conferido à Agência

- 1.1.1. O Mandato-quadro conferido à Agência Ferroviária Europeia refere na secção 2.3.1: «*Tendo em conta o calendário de elaboração ou de revisão de cada ETI, a Agência apresenta e publica regularmente, no seu sítio Internet, uma revisão geral do guia de aplicação publicado pela Comissão em 2004 para auxiliar as partes interessadas na aplicação das ETI. Deve ser publicada uma atualização do capítulo do guia relativo às normas aplicáveis, no mínimo, uma vez por ano*».

1.2. Âmbito de aplicação

- 1.2.1. O presente guia fornece informações sobre a aplicação das Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI). Uma vez que estas devem, porém, ser consideradas como atos de direito derivado decorrentes das diretivas, também é necessário mencionar certos conceitos e procedimentos referidos na Diretiva 2008/57/CE *relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade* («Diretiva Interoperabilidade»¹), que entrou em vigor em 19 de julho de 2008 e devia ser transposta para a legislação nacional até 19 de julho de 2010. Ainda assim, muitas das suas disposições já estavam presentes na legislação nacional, visto resultarem das anteriores diretivas relativas à interoperabilidade (96/48/CE e 2001/16/CE).
- 1.2.2. Além disso, o guia pretende explicar o modo como os componentes de interoperabilidade e os subsistemas devem ser avaliados com vista a cumprirem os requisitos essenciais da Diretiva Interoperabilidade. As referências e os procedimentos nele incluídos dizem respeito à avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade, bem como à verificação «CE» dos subsistemas de caráter estrutural relativamente às ETI em vigor. Contudo, a colocação de um componente de interoperabilidade no mercado ou a entrada em serviço de um subsistema num Estado-Membro também exige que toda a legislação relevante da UE, a legislação nacional e as disposições regulamentares compatíveis com a legislação da União sejam integralmente cumpridas e aplicadas de forma não discriminatória. O âmbito de aplicação do presente guia não inclui a autorização de entrada em serviço de veículos ([capítulo V], [artigos 21.º a 26.º]). Por último, o guia não se destina a conter orientações relativas à conceção ou ao fabrico de equipamentos ferroviários.
- 1.2.3. O presente guia não contém pareceres juridicamente vinculativos. Pode servir como instrumento de clarificação sem, todavia, impor quaisquer procedimentos que devam ser obrigatoriamente seguidos e sem estabelecer práticas juridicamente vinculativas. O guia fornece explicações sobre as disposições contidas nas ETI e deverá ajudar a compreender as abordagens e regras nelas descritas. Por conseguinte, destina-se a ajudar a minimizar o número de aplicações das cláusulas de salvaguarda previstas nos [artigos 14.º e 19.º], nomeadamente as resultantes de interpretações divergentes da Diretiva e das ETI com ela relacionadas.

¹ As referências aos considerandos, artigos e capítulos da Diretiva 2008/57/CE figuram entre parênteses retos.

- 1.2.4. O guia e os seus anexos apresentam exemplos de soluções técnicas. Esses exemplos não devem ser considerados como soluções «preferíveis»; são aceitáveis quaisquer outras soluções que cumpram os requisitos das ETI aplicáveis.
- 1.2.5. O guia deve ser lido e utilizado apenas em conjunto com a Diretiva Interoperabilidade e com as decisões e os regulamentos relativos às ETI, a fim de facilitar a sua aplicação, mas não os substitui.
- 1.2.6. O guia foi elaborado pela Agência Ferroviária Europeia (ERA) com o apoio dos organismos representativos do setor ferroviário e do Grupo Coordenador dos Organismos Notificados – Caminhos-de-ferro (NB Rail). Os Organismos Europeus de Normalização (ESO) e as autoridades nacionais responsáveis pela segurança (ANS) também tiveram a oportunidade de contribuir para o conteúdo do guia e de apresentar observações sobre esse conteúdo. O guia foi apresentado ao Comité para a Interoperabilidade e a Segurança Ferroviárias (RISC).
- 1.2.7. O guia está disponível ao público e será regularmente atualizado, a fim de refletir o progresso das normas europeias e as alterações às ETI. O leitor deverá consultar o sítio Internet da ERA para obter informações sobre a edição mais recente que se encontra disponível.

1.3. Público-alvo

- 1.3.1. O objetivo do presente guia é auxiliar as partes interessadas no setor ferroviário a compreenderem e, conseqüentemente, a aplicarem as ETI em vigor. O seu público-alvo são as autoridades de regulamentação dos Estados-Membros e todos os operadores e agentes económicos em causa, como as empresas ferroviárias (EF), os gestores de infraestrutura (GI), os fabricantes, os prestadores de serviços de manutenção, as associações comerciais, as entidades adjudicantes e os organismos notificados (ON).

1.4. Conteúdo do Guia

- 1.4.1. A fim de responder da melhor forma possível às necessidades do público, o presente guia procura fornecer aos utilizadores uma panorâmica completa do conteúdo das ETI e explicar como os seus requisitos podem ser cumpridos, gerindo-os de um ponto de vista técnico (por exemplo, «pontos em aberto» e «casos específicos», utilização dos módulos de avaliação da conformidade, etc.). O guia divide-se, assim, numa parte de carácter geral, com as principais explicações dos conceitos, funções e enquadramento, e em guias específicos para cada ETI, que figuram em anexo.

2. DIRETIVA 2008/57/CE E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDADE

2.1. Introdução

2.1.1. A Diretiva Interoperabilidade (2008/57/CE) é uma reformulação das anteriores diretivas relativas à interoperabilidade – Diretiva 96/48/CE relativa à Alta Velocidade (AV) e Diretiva 2001/16/CE relativa ao sistema ferroviário convencional (C), que foram ambas alteradas pelas Diretivas 2004/50/CE e 2007/32/CE. A Diretiva Interoperabilidade segue os princípios das diretivas «nova abordagem», que são os seguintes (Guia para a aplicação das Diretivas Elaboradas com Base nas Disposições da Nova Abordagem e da Abordagem Global, secção 1.1):

- «A harmonização legislativa está limitada à adoção dos requisitos essenciais a que devem corresponder os produtos colocados no mercado para que possam beneficiar da livre circulação na Comunidade.
- As especificações técnicas dos produtos conformes com os requisitos essenciais fixados pelas diretivas serão estabelecidas em normas harmonizadas.
- A aplicação de normas harmonizadas, ou de outras normas, continua a ser voluntária, podendo o fabricante aplicar outras especificações técnicas para cumprir os requisitos.
- Os produtos fabricados em conformidade com as normas harmonizadas beneficiam de uma presunção de conformidade com os requisitos essenciais correspondentes».

No anexo 3 do guia são fornecidas informações complementares sobre estes princípios e quadro gerais.

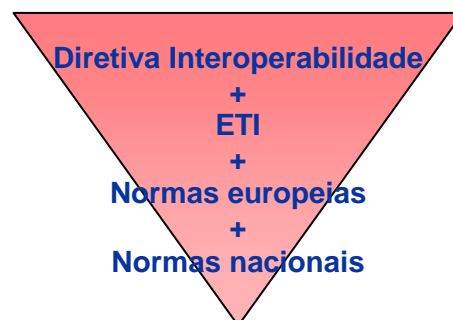
2.1.2. No entanto, devido à complexidade do sistema ferroviário e dos seus aspetos integrados no que respeita aos requisitos essenciais, foi necessário elaborar ETI para assegurar a interoperabilidade obrigatória do sistema ferroviário. Essas ETI especificam as «condições a cumprir para realizar a interoperabilidade» e devem ser consideradas como uma definição do «nível ótimo de harmonização técnica» (artigo 1.º da Diretiva Interoperabilidade).

2.1.3. As ETI facilitam a transição dos antigos sistemas ferroviários nacionais integrados, que eram essencialmente regidos por normas nacionais, para o espaço ferroviário europeu comum, principalmente regido por regras comuns da UE.

ANTES



AGORA



- 2.1.4. Em 29 de março de 2011, a Comissão adotou [43] a Recomendação relativa à autorização de entrada em serviço de subsistemas estruturais e de veículos, que define os princípios e orientações que os Estados-Membros devem ter em conta quando autorizam a entrada em serviço desses subsistemas e veículos. O documento é dirigido aos Estados-Membros, mas a sua leitura é recomendada a qualquer pessoa que deseje compreender o papel da ETI e do procedimento de verificação «CE» no processo conducente à autorização de entrada em serviço.

2.2. Objetivos da Diretiva Interoperabilidade

- 2.2.1. Nos termos do [artigo 1.º], o quadro da Diretiva Interoperabilidade deve ser entendido de forma mais lata do que o das diretivas anteriores:

1. «A presente diretiva fixa as condições a cumprir para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário de forma compatível com o disposto na Diretiva 2004/49/CE. Estas condições dizem respeito à conceção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e de segurança do pessoal que participa na sua exploração e manutenção.

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

a) Facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transportes ferroviários internacionais no interior da União Europeia e com os países terceiros;

b) Contribuir para a criação gradual de um mercado interno dos equipamentos e serviços de construção, de renovação, de readaptação e de funcionamento do sistema ferroviário na Comunidade;

c) Contribuir para a interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade.»

- 2.2.2. Os objetivos da Diretiva Interoperabilidade devem ser entendidos como fazendo parte da abordagem da UE para melhorar o desempenho do transporte ferroviário, cujas pedras angulares são as seguintes:

- acesso livre no transporte ferroviário para favorecer a concorrência e criar incentivos à inovação dos produtos e à qualidade dos serviços;
- promoção da interoperabilidade das redes nacionais (e, logo, dos serviços internacionais) através da harmonização técnica;
- desenvolvimento de uma rede ferroviária europeia, através da expansão da rede transeuropeia ao sistema ferroviário comunitário na sua totalidade;
- aplicação de uma abordagem de segurança ferroviária comum para facilitar o acesso ao mercado, mantendo, simultaneamente, um nível de segurança razoavelmente elevado.

- 2.2.3. Por último, para efeitos da Diretiva Interoperabilidade, os termos «Comunidade» (que desde a entrada em vigor do Tratado de Lisboa deve ser lido como «União Europeia») ou «mercado interno» também indicam os territórios do Liechtenstein, da Islândia e da Noruega, integrados no Espaço Económico Europeu (EEE), nos termos da Decisão do Conselho e da Comissão [19]. Na prática, o domínio geográfico de aplicação é composto por Estados (isto é, todos os Estados-Membros da UE e do EEE à exceção de Chipre, Malta e Islândia, que não possuem infraestruturas ferroviárias).

2.3. Domínio geográfico de aplicação da Diretiva Interoperabilidade

2.3.1. O domínio geográfico de aplicação da Diretiva Interoperabilidade foi alargado da RTE-T à totalidade do «sistema ferroviário da [UE]». Quando transpuserem a Diretiva, os Estados-Membros podem excluir:

- a) «Os comboios metropolitanos, os carros elétricos e outros sistemas ferroviários urbanos;
- b) As redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte local, urbano ou suburbano de passageiros, bem como as empresas ferroviárias que apenas operam nestas redes;
- c) As infraestruturas ferroviárias privadas e os veículos exclusivamente utilizados nessas infraestruturas e destinados ao uso exclusivo do respetivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;
- d) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística.»

2.3.2. O âmbito de aplicação preciso da Diretiva Interoperabilidade em cada Estado-Membro é definido na legislação nacional que a transpõe.

2.4. Domínio geográfico de aplicação das ETI

2.4.1. Este alargamento do âmbito de aplicação da Diretiva Interoperabilidade não implica um alargamento automático do âmbito de aplicação das ETI. De facto, o [artigo 1.º, n.º 4] prevê que «[o] âmbito de aplicação das ETI deve ser progressivamente alargado (...) a todo o sistema ferroviário (...)».

2.4.2. O domínio geográfico de aplicação das ETI será alargado mediante a revisão das ETI existentes ou da adoção de outras novas. O domínio geográfico de aplicação inicialmente indicado em cada ETI permanece válido.

2.4.3. Isto significa que o domínio geográfico de aplicação da maioria das ETI existentes é o sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e convencional tal como definido no anexo I da Diretiva Interoperabilidade (ou tal como fora anteriormente definido no anexo I da Diretiva 96/48/CE e no anexo I da Diretiva 2001/16/CE), isto é, as linhas ferroviárias da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) e os veículos aptos a circular nesta rede. A rede transeuropeia de transportes é definida na [24] Decisão n.º 661/2010/UE, que substituiu a [25] Decisão n.º 1692/96/CE.

2.4.4. Em 2010, a ERA recebeu um terceiro mandato [40][40] com o propósito de alargar o âmbito de aplicação das ETI a todo o sistema ferroviário da União Europeia, estando a realizar uma revisão das ETI «tendo em vista cobrir as linhas e o material circulante ainda não abrangidos».

2.4.5. Os Estados-Membros podem decidir aplicar uma ETI ou alguns requisitos de uma ETI para além do domínio geográfico de aplicação definido na própria ETI. Neste caso, essa decisão deve estar refletida na legislação nacional. Um Estado-Membro pode notificar os requisitos de uma ETI como norma nacional para a parte da rede que está fora da RTE nos termos do [artigo 17.º].

2.5. Domínio técnico de aplicação das ETI

- 2.5.1. Nos termos do [artigo 5.º, n.º 2] «os subsistemas devem ser conformes com as ETI em vigor quando da respetiva entrada em serviço, renovação ou readaptação».
- 2.5.2. No caso dos subsistemas estruturais, isto significa que qualquer subsistema novo que se encontre abrangido pelo domínio geográfico de aplicação das ETI deve estar conforme com estas.
- 2.5.3. Quanto aos subsistemas estruturais sujeitos a readaptação ou renovação, deve ter-se em conta o [artigo 20.º], que prevê que o Estado-Membro deve decidir primeiramente se é «necessária (...) uma nova autorização de entrada em serviço» e, em caso afirmativo, «em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projeto». Os Estados-Membros devem tomar a sua decisão «tendo em conta a estratégia de execução indicada na ETI aplicável».
- 2.5.4. No caso dos subsistemas funcionais, que não têm entrada em serviço, a aplicação dos requisitos das ETI ao sistema ferroviário é definida na estratégia de execução das ETI relevantes.
- 2.5.5. Um Estado-Membro pode decidir aplicar uma ETI ou alguns requisitos de uma ETI para além do domínio técnico de aplicação definido nas próprias ETI, ou em situações não definidas na Diretiva Interoperabilidade. Neste caso, essa decisão deve estar refletida na legislação nacional.

2.6. Derrogações

- 2.6.1. Em princípio, as ETI estão a ser elaboradas tendo em conta diversas situações atípicas que necessitam de um tratamento particular. Estas situações são normalmente abordadas no capítulo 7 das ETI, o qual poderá incluir, nomeadamente, períodos de transição e casos específicos. Todavia, poderão existir algumas situações inesperadas que não tenham sido previstas e abordadas nas ETI. Nesses casos, se for justificado, um Estado-Membro poderá solicitar uma derrogação em relação a algumas ETI ou partes de ETI.
- 2.6.2. Como foi atrás referido, uma ETI é aplicável a todos os subsistemas novos abrangidos pelo seu domínio geográfico de aplicação. Para não aplicar uma ETI, um projeto necessita de obter uma derrogação nos termos do [artigo 9.º], que indica os casos em que uma derrogação pode ser concedida e os procedimentos a seguir.
- 2.6.3. As derrogações são concedidas pela Comissão Europeia a pedido do Estado-Membro em causa. Se a organização responsável pelo projeto considerar que essa derrogação é necessária, deve informar as autoridades do Estado-Membro em que o subsistema deve entrar em serviço, para que esse Estado-Membro possa apresentar um pedido de derrogação à Comissão.
- 2.6.4. Há que prestar especial atenção aos casos abrangidos pelo disposto no [artigo 9.º, n.º 1, alínea a)], isto é, projetos «que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objeto de contratos em execução quando da publicação [da ETI em causa]».
- 2.6.5. Os Estados-Membros devem apresentar uma lista desses projetos à Comissão no prazo de um ano a contar da entrada em vigor da ETI.

2.7. Principais disposições da Diretiva Interoperabilidade relacionadas com as ETI

Os artigos da Diretiva a seguir indicados têm especial importância no que respeita às ETI.

Artigo 1.º, n.º 1: Condições de interoperabilidade

«Estas condições (de interoperabilidade) dizem respeito à conceção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos do referido sistema, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e de segurança do pessoal que participa na sua exploração e manutenção».

- [G 1] As ETI foram elaboradas com vista a permitir, em conformidade com os requisitos essenciais definidos pela Diretiva, a circulação segura e sem interrupção dos comboios interoperáveis. Por conseguinte, não tratam, por exemplo, das condições pertinentes para as exigências de conforto, que não impedem a circulação livre e segura dos comboios, isto é, que não estão relacionadas com os requisitos essenciais e não são relevantes do ponto de vista da autorização de entrada em serviço dos subsistemas ou do direito de colocação no mercado dos componentes de interoperabilidade (artigos 4.º, 10.º e 16.º da Diretiva Interoperabilidade).
- [G 2] As ETI são unicamente aplicáveis a subsistemas novos, readaptados e renovados. Não constituem um manual de conceção, nem contemplam todos os aspetos do sistema, mas apenas os relacionados com os requisitos essenciais.

Artigo 2.º, alínea a): «Sistema ferroviário transeuropeu»

«Sistema ferroviário transeuropeu»: os sistemas ferroviários transeuropeus, convencionais e de alta velocidade, tal como definidos, respetivamente, nos pontos 1 e 2 do anexo I da Diretiva.

- [G 3] Muito embora as diretivas relativas aos sistemas ferroviários de alta velocidade e convencional tenham sido reformuladas num único documento, e o âmbito de aplicação da Diretiva Interoperabilidade tenha sido alargado à totalidade do sistema ferroviário da UE, a definição do sistema ferroviário transeuropeu [24] e das suas partes relativas aos sistemas ferroviários de alta velocidade e convencional continua a ser importante para o âmbito de aplicação das ETI em vigor. O âmbito dessas ETI continua a ser o indicado em cada uma delas.

Artigo 2.º, alínea b): «Interoperabilidade»

«Interoperabilidade»: a capacidade do sistema ferroviário para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos dessas linhas. Essa capacidade depende de todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais a cumprir para satisfazer os requisitos essenciais.

- [G 4] A Diretiva Interoperabilidade e as ETI com ela relacionadas destinam-se a facilitar a realização do «nível ótimo de harmonização técnica» de todo o sistema ferroviário da UE, a fim de melhorar a sua competitividade, por exemplo através da redução dos custos de produção, aceitação, exploração e manutenção. O objetivo é, em primeiro lugar, facilitar a prestação de serviços ferroviários internacionais e, em segundo lugar, estabelecer normas comuns a toda a UE em matéria de avaliação da conformidade e entrada em serviço das infraestruturas, instalações fixas e veículos.

- [G 5] Nos últimos anos, entraram em serviço vários comboios novos de alta velocidade em itinerários internacionais. Esta entrada em serviço foi efetuada de forma segura e com um mínimo de perturbação, mas quase todos esses comboios novos asseguraram a interoperabilidade transfronteiriça com base em itinerários específicos. Por outras palavras, estes novos comboios dependiam de formas de interoperabilidade não totalmente conformes com a Diretiva Interoperabilidade e com as ETI a ela associadas. Normalmente, os veículos utilizados nesses itinerários internacionais estavam especificamente equipados para neles circularem com múltiplos sistemas de controlo que, por exemplo, lhes permitiam mudar rapidamente de um sistema de controlo para outro, sempre que necessário. Essas soluções específicas, que incluíam as normas de diversos Estados, implicam custos adicionais de produção e avaliação da conformidade.

Artigo 2.º, alínea c): «Veículo»

«Veículo»: um veículo ferroviário que circula com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tração. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais.

- [G 6] A título de exemplo, uma locomotiva é normalmente composta por dois subsistemas:
- Material circulante e
 - Controlo-comando e sinalização de bordo.

Artigo 2.º, alínea e): «Subsistemas»

«Subsistemas»: o resultado da subdivisão do sistema ferroviário, conforme indicado no anexo II. Os subsistemas, para os quais deverão ser definidos requisitos essenciais, têm carácter estrutural ou funcional.

- [G 7] O [anexo II] dispõe que, para efeitos do disposto na Diretiva Interoperabilidade, o sistema ferroviário se pode subdividir em:
- cinco subsistemas de natureza estrutural:
 - infraestrutura,
 - energia,
 - controlo-comando e sinalização de via,
 - controlo-comando e sinalização de bordo e
 - material circulante;(os primeiros três subsistemas podem ser denominados «subsistemas relacionados com a rede», os dois últimos podem ser denominados «subsistemas relacionados com os veículos»)
 - três subsistemas de natureza funcional:
 - exploração e gestão do tráfego,
 - manutenção,
 - aplicações telemáticas para os serviços de passageiros e de mercadorias.

- [G 8] Além disso, o [artigo 15.º, n.º 1] refere que «(...) cabe a cada Estado-Membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de caráter estrutural, constitutivos do sistema ferroviário (...)». No caso dos subsistemas funcionais não há entrada em serviço e, por conseguinte, não existe declaração «CE» de verificação, procedimento de verificação «CE» nem envolvimento de organismos notificados.
- [G 9] Os meios através dos quais os subsistemas estruturais e funcionais devem realizar a interoperabilidade são descritos nos documentos intitulados «especificações técnicas de interoperabilidade» (ETI), que são adotados por decisões ou regulamentos da Comissão Europeia e, por conseguinte, obrigatórios.

Artigo 2.º, alínea f): «Componentes de interoperabilidade»

«Componentes de interoperabilidade»: qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporados ou destinados a serem incorporados num subsistema do qual dependa, direta ou indiretamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário. A noção de componente abrange tanto os objetos materiais como os imateriais tal como software.

- [G 10] Os componentes de interoperabilidade (CI) e as suas características interoperáveis são definidos nas ETI. Um dos objetivos é criar um mercado industrial europeu para os produtos ferroviários. Para evitar uma repetição desnecessária dos procedimentos de avaliação e dos custos a eles associados, os componentes ou subconjuntos de um subsistema necessário para a interoperabilidade, que têm uma conceção idêntica como produtos fabricados em série, para serem posteriormente vendidos em quantidade e incorporados nos subsistemas, foram definidos como CI.
- [G 11] Em termos gerais, os CI possuem os seguintes pontos em comum:
- as características dos CI podem ser avaliadas por referência a uma norma europeia ou a outro documento pertinente, independentemente do subsistema em que os componentes serão integrados;
 - os CI podem ser utilizados isoladamente como peças sobresselentes e colocados no mercado europeu pelo fabricante, antes da sua integração num subsistema;
 - os CI são elementos cuja conceção pode ser desenvolvida e avaliada individualmente.
- [G 12] A avaliação da conformidade de um CI não depende de este poder ser integrado num subsistema. Contudo, em qualquer caso, durante o procedimento de verificação «CE» para um subsistema, será necessário verificar se os componentes de interoperabilidade são utilizados no respetivo domínio de utilização, tal como previsto no capítulo 5 de cada ETI, e adequadamente integrados no subsistema. A verificação da integração no subsistema deve ter em conta as restrições e disposições indicadas na declaração «CE» de conformidade do CI. Além disso, a Diretiva Interoperabilidade salienta a importância da conformidade dos componentes com vista a garantir a interoperabilidade do sistema.
- [G 13] Para os efeitos da Diretiva Interoperabilidade (sem prejuízo de outras disposições regulamentares), os fabricantes não são obrigados a apor «a marcação CE nos componentes» sujeitos às suas disposições. A declaração de conformidade do fabricante é suficiente ([considerando (36)]). De facto, uma marcação «CE» aposta a um CI ou a um subsistema não significa que este esteja conforme com a Diretiva Interoperabilidade e com as ETI com esta relacionadas; é aposta em resultado da aplicação de outra(s) diretiva(s) europeia(s) relativa(s) à harmonização técnica. As provas do cumprimento da Diretiva Interoperabilidade e das ETI devem ser procuradas na documentação pertinente.

- [G 14] A marcação CE deve ser aposta aos CI se qualquer outra regulamentação aplicável aos CI assim o exigir.

Artigo 5.º, n.º 2): «Conformidade de um subsistema com as ETI»

Os subsistemas devem ser conformes com as ETI em vigor quando da respetiva entrada em serviço, renovação ou readaptação, nos termos da Diretiva 2008/57/CE; essa conformidade deve ser mantida enquanto o subsistema estiver em utilização.

- [G 15] Este artigo só impõe a obrigação de cumprir as ETI no caso dos subsistemas estruturais que tenham entrado em serviço (após a sua construção, readaptação ou renovação) depois da entrada em vigor dessas ETI. A adoção de uma ETI não tem caráter retroativo. Não impõe o dever de tornar os subsistemas estruturais existentes conformes com ela, a não ser que estes subsistemas sejam readaptados ou renovados. Em casos de readaptação ou renovação o [artigo 20.º] é aplicável.
- [G 16] Um subsistema deve ser avaliado à luz das ETI aplicáveis, mesmo que essas ETI não o abranjam inteiramente. Por exemplo, no caso de uma automotora convencional, são aplicáveis as ETI SRT, Ruído e PMR, mesmo que a ETI LOC e PAS ainda não esteja em vigor.
- [G 17] O [artigo 15.º, n.º 3] e o considerando (40) referem-se aos artigos 10.º e 11.º da Diretiva relativa à segurança ferroviária (para os certificados de segurança no caso das EF e para as autorizações de segurança no caso dos GI, respetivamente), a fim de clarificar as responsabilidades pela manutenção da conformidade dos subsistemas com as respetivas ETI durante a sua utilização. Por outras palavras, a manutenção da conformidade dos subsistemas com as respetivas ETI durante a sua utilização compete às EF e aos GI que exploram esses subsistemas e, no que aos veículos diz respeito, à entidade responsável pela manutenção («ERM»). Nesse domínio, o fornecedor é responsável por fornecer à EF, a GI e à ERM toda a documentação pertinente (documentos de exploração, manutenção e formação) de modo a poderem exercer as suas próprias funções. Esta manutenção da conformidade com as ETI refere-se apenas às ETI em relação às quais a conformidade do subsistema foi avaliada e declarada aquando da sua entrada em serviço (isto é, os subsistemas estruturais que entraram em serviço antes da entrada em vigor de uma ETI não necessitam de estar conformes com ela).
- [G 18] Para os subsistemas funcionais não há entrada em serviço. O cumprimento das disposições das ETI que lhes são aplicáveis deve ser verificado no quadro da concessão e supervisão dos certificados de segurança e das autorizações de segurança.

Artigo 5.º, n.º 7): «Comboios interoperáveis e comboios não contemplados pelas ETI»

«As ETI não obstam às decisões dos Estados-Membros relativas à utilização das infraestruturas para a circulação de veículos por elas não contemplados».

- [G 19] Como já foi mencionado, não é obrigatório tornar os subsistemas estruturais já existentes conformes com as ETI.
- [G 20] Aquando da elaboração das ETI, foi considerada a circulação simultânea na mesma infraestrutura de comboios conformes com as ETI e de outros comboios, tanto de passageiros como de mercadorias, que não são por elas contemplados. Esta situação não exigia especificações distintas para este tipo de tráfego misto, na medida em que as especificações adotadas para a maioria dos parâmetros fundamentais dos subsistemas

relacionados com a rede permitiram adotar valores-limite compatíveis com a circulação de outros comboios, sem perturbar a circulação dos comboios conformes com as ETI. A escolha de cada valor-limite continua a ser, todavia, da competência do gestor da infraestrutura, que tem de suportar o impacto económico e verificar a sua compatibilidade com os requisitos das ETI.

Artigo 10.º, n.º 2): «Colocação no mercado de componentes de interoperabilidade»

Os Estados-Membros não podem, nos respetivos territórios e com base na presente Diretiva, proibir, restringir ou prejudicar a colocação no mercado de componentes de interoperabilidade para utilização no sistema ferroviário que cumpram o disposto na presente Diretiva. Nomeadamente, não podem exigir verificações que tenham já sido efetuadas no âmbito do procedimento que deu origem à declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, cujos elementos constam do anexo IV».

[G 21] O anexo IV da Diretiva Interoperabilidade define três categorias diferentes de componentes:

- *«componentes genéricos, que não são específicos do sistema ferroviário e que podem ser utilizados sem alterações noutras domínios;*
- *componentes genéricos com características específicas, que, não sendo, enquanto tal, específicos do sistema ferroviário, devem apresentar comportamentos funcionais específicos se utilizados no domínio ferroviário;*
- *componentes específicos para aplicações ferroviárias.»*

No caso dos subsistemas incluídos nos domínios técnico e geográfico de aplicação das ETI, a utilização de CI abrangidos por uma declaração CE é obrigatória, salvo disposição em contrário nas ETI aplicáveis (por exemplo, num período de transição).

[G 22] As ETI fixam *«todas as condições que devem ser respeitadas por um componente de interoperabilidade, bem como o procedimento a seguir na avaliação da conformidade»* ([considerando (15)]). Além disso, *«Quando uma ETI entra em vigor, alguns componentes de interoperabilidade já se encontram no mercado. É necessário prever um período de transição que permita integrar esses componentes num subsistema, mesmo que não estejam rigorosamente conformes com a ETI em questão»* ([considerando (38)]).

[G 23] A fim de permitir a inovação tecnológica, a maioria das ETI em vigor inclui disposições relativas a «soluções inovadoras», que não preencham os requisitos especificados na ETI ou que não possam ser avaliadas conforme a ETI determina. Nesses casos, o requerente deve indicar os desvios em relação às partes pertinentes das ETI e apresentá-los à Comissão para análise. Se o parecer da Comissão for favorável, incluir-se-ão na ETI, durante a sua revisão, uma nova especificação e um novo procedimento de avaliação, podendo a utilização da solução inovadora ser permitida antes da sua incorporação na ETI.

[G 24] Nos termos do artigo 16.º da Diretiva relativa à segurança ferroviária, compete às ANS verificar se os componentes de interoperabilidade colocados no mercado estão conformes com as ETI.

Artigo 15.º: «Entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural»

«...cabe a cada Estado-Membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural, constitutivos do sistema ferroviário e que sejam implantados ou explorados no respetivo território».

[G 25] Para esse efeito, os Estados-Membros devem verificar, nomeadamente:

- «a compatibilidade técnica desses subsistemas em relação ao sistema em que se integram» (artigo 15.º, n.º 1);
- «a integração segura desses subsistemas, nos termos» da Diretiva relativa à segurança ferroviária (artigos 4.º, n.º 3, e 6.º, n.º 3);
- o seu cumprimento das «disposições aplicáveis das ETI em matéria de exploração e manutenção», se for esse o caso.

[G 26] «Os subsistemas que constituem o sistema ferroviário devem ser sujeitos a um processo de verificação. Esta verificação deve dar às autoridades responsáveis pela autorização da entrada em serviço a possibilidade de se certificarem de que, nas fases de conceção, construção e entrada em serviço, os resultados estão conformes com as disposições regulamentares, técnicas e operacionais aplicáveis. Este facto deve igualmente possibilitar aos construtores esperarem uma igualdade de tratamento em todos os países. Importa, portanto, elaborar um ou vários módulos que definam os princípios e as condições da verificação «CE» dos subsistemas» ([considerando (39)]).

[G 27] Na prática, para autorizar a entrada em serviço de um subsistema, a ANS tem de verificar se os procedimentos seguintes foram efetuados com resultados positivos:

- verificação «CE»,
- verificação da conformidade com as normas nacionais notificadas aplicáveis (pontos em aberto, casos específicos, derrogações),
- avaliação dos riscos, se for exigida nos termos do Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão (que pode também significar um requisito explícito nas ETI).

[G 28] «Após a entrada em serviço de um subsistema, convém garantir a sua exploração e manutenção em conformidade com os requisitos essenciais que se lhe aplicam» ([considerando (40)]). Para este efeito, a Diretiva relativa à segurança ferroviária define as responsabilidades das EF e dos GI relativamente aos subsistemas que exploram. Os Estados-Membros devem verificar se essas responsabilidades são cumpridas quando concedem e supervisionam os certificados de segurança e as autorizações de segurança.

[G 29] A fim de permitir a inovação tecnológica, a maioria das ETI em vigor inclui disposições relativas a «soluções inovadoras».

Artigo 20.º: «Entrada em serviço de subsistemas existentes após renovação ou readaptação»

«Se for necessária uma nova autorização, o Estado-Membro decide em que medida as ETI devem ser aplicadas ao projeto.»

- [G 30] A verificação «CE» a realizar por um organismo notificado está limitada às partes ou características do subsistema a que as ETI foram aplicadas.
- [G 31] O [artigo 2.º, alínea m)] define «readaptação» como «as obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o seu desempenho global». Esta definição geral é aplicável a qualquer tipo de alteração intencional do desempenho global de um subsistema, por exemplo:
- se for tomada uma decisão de desmantelamento de uma via numa linha de tráfego reduzido, esse desmantelamento reduzirá a capacidade da linha, mas tornará a sua exploração e manutenção mais eficientes em termos de custos (isto é, melhorará o seu desempenho);
 - se for tomada uma decisão de reconstrução de um vagão-plataforma para um de transporte de contentores, nenhum dos dois tipos de vagões tem *a priori* um desempenho melhor, mas a decisão foi certamente tomada com o intuito de melhorar o desempenho em determinadas condições específicas de exploração.
- [G 32] Em todos esses casos o [artigo 20.º] é aplicável, e o Estado-Membro em questão tem de decidir «em que medida as ETI devem ser aplicadas».
- [G 33] Em alguns casos, as ETI incluem requisitos específicos relativamente à sua aplicação ou renovação.

Capítulo V: «Veículos»

- [G 34] «(...) Como as Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE [tinham] por objeto subsistemas novos e readaptados e a Diretiva 2004/49/CE [dizia] respeito a veículos em uso, todas as disposições relativas às autorizações de entrada em serviço de veículos [foram] integradas» no [capítulo V da Diretiva Interoperabilidade] ([considerando (41)]) (tanto para veículos conformes como para veículos não conformes com ela, nas partes da rede que já estão, ou ainda não estão, abrangidas pelo domínio geográfico de aplicação das ETI. Estas disposições têm em conta a nova definição de veículo (ver observações sobre o [artigo 2.º, alínea c)]).
- [G 35] Cada um dos subsistemas que constituem um veículo está sujeito às disposições aplicáveis da Diretiva Interoperabilidade e, no caso dos subsistemas novos, readaptados ou renovados, às ETI aplicáveis.
- [G 36] O processo de autorização de entrada em serviço dos veículos está fora do âmbito do presente guia.

2.8. Estrutura e conteúdo das ETI

- 2.8.1. O [artigo 5.º, n.º 3] indica o conteúdo das ETI, na medida do necessário para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário da UE.

Quadro 2: Conteúdo das ETI

<p>«Cada ETI deve:</p> <p>a) Indicar o âmbito de aplicação previsto (parte da rede ou dos veículos referidos no anexo I [da Diretiva Interoperabilidade]; subsistema ou parte de subsistema referidos no anexo II [da Diretiva Interoperabilidade]);</p>	<p>Este conteúdo consta dos capítulos 1 e 2 das ETI.</p>
<p>b) Estabelecer os requisitos essenciais aplicáveis ao subsistema em causa e às respetivas interfaces com outros subsistemas;</p>	<p>Os requisitos essenciais são fixados em termos gerais no anexo III da Diretiva Interoperabilidade, sendo aprofundados em relação a cada subsistema no capítulo 3 da ETI.</p>
<p>c) Definir as especificações funcionais e técnicas a serem cumpridas pelo subsistema e respetivas interfaces relativamente aos outros subsistemas. Se necessário, essas especificações podem diferir segundo a utilização do subsistema, por exemplo segundo as categorias de linhas, de nós e/ou de veículos previstos no anexo I [da Diretiva Interoperabilidade];</p>	<p>Os requisitos essenciais específicos dos subsistemas estão refletidos nos parâmetros técnicos, interfaces e requisitos de desempenho indicados no capítulo 4 da ETI.</p> <p>A título de exemplo desta variação de requisitos, podem referir-se as diversas categorias de linha, definidas na ETI Infraestrutura AV e C, e os diversos sistemas de alimentação elétrica, definidos na ETI Energia AV e C, etc.</p>
<p>d) Determinar os componentes de interoperabilidade e as interfaces que devem ser objeto de especificações europeias, incluindo as normas europeias, necessários para concretizar a interoperabilidade do sistema ferroviário.</p>	<p>O capítulo 5 da ETI trata dos componentes e interfaces que são objeto de especificações europeias.</p> <p>As normas (voluntárias ou obrigatórias, ver secção 3 do presente guia) que asseguram a conformidade com os requisitos essenciais da Diretiva Interoperabilidade permitem respeitar as características técnicas dos subsistemas definidos no capítulo 4 da ETI e não diretamente os requisitos essenciais da Diretiva.</p>
<p>e) Indicar, em cada caso, 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 baseiam-se nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE;</p>	<p>Capítulo 6 das ETI. Importa assinalar também que esta decisão foi substituída pela Decisão 768/2008/CE. Além disso, foi adotada uma decisão específica sobre os módulos ferroviários. As ETI adotadas aquando ou após a adoção dessa decisão específica remetem para a mesma. As ETI adotadas antes dessa data contêm a descrição dos módulos no texto da própria ETI.</p>

Quadro 2: Conteúdo das ETI

<p>f) Indicar a estratégia da sua execução. Devem ser precisadas, nomeadamente, as fases a cumprir para passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento da ETI;</p>	<p>O capítulo 7 das ETI, que inclui casos específicos, também define períodos de transição para a aplicação das diversas disposições da ETI e prevê algum tempo para a entrada em serviço de subsistemas conformes com as regras que estavam em vigor antes da adoção da ETI.</p>
<p>g) Indicar, para o pessoal envolvido, as condições de qualificação profissional e de higiene e segurança no trabalho exigidas para a exploração e a manutenção do subsistema em causa, bem como para a execução da ETI.</p>	<p>Estes aspetos são descritos no capítulo 4, no âmbito da caracterização dos subsistemas.</p>

2.8.2. O [artigo 5.º, n.º 6] dispõe que «Os aspetos técnicos que correspondam a requisitos essenciais e que não possam ser expressamente tratados numa ETI, devem ser claramente identificados num anexo à ETI como **"pontos em aberto"**». A ideia subjacente é que determinados aspetos são considerados necessários para satisfazer os requisitos essenciais, mas (devido à sua complexidade ou à falta de tempo) ainda não foi possível definir uma especificação adequada para o sistema-alvo. Neste caso, pode adotar-se uma ETI para encerrar o ponto em aberto em futuras revisões. Entretanto, são aplicadas normas nacionais notificadas ao dito ponto em aberto.

2.8.3. Estas normas nacionais aplicáveis aos pontos em aberto, e os organismos designados para avaliar a conformidade com as mesmas devem ser notificados pelos Estados-Membros à Comissão, após a adoção da ETI que contém esses pontos em aberto.

2.9. Sistema-alvo e casos específicos

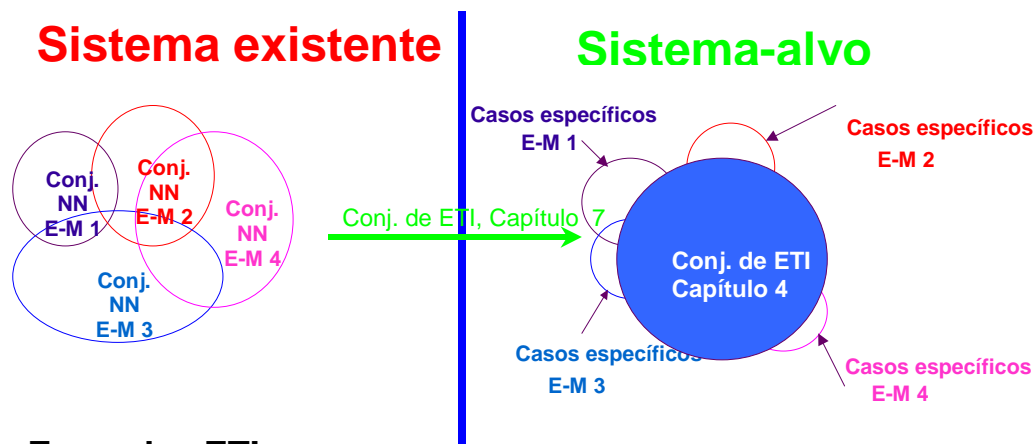
2.9.1. O objetivo da ETI é contribuir para a concretização do «nível ótimo de harmonização técnica» através do estabelecimento de uma especificação relativa a um sistema-alvo comum (que não deve ser confundido com uma abordagem «única»).

2.9.2. Em função da situação específica de cada Estado-Membro, a realização do sistema-alvo pode não ser exequível (ou exigir um longo período de transição). Tendo isto em conta, a ETI «devem preservar (...) a compatibilidade do sistema ferroviário existente em cada Estado-Membro (...), podem prever-se para cada ETI casos específicos, tanto no que diz respeito à rede como aos veículos (...). Para cada caso específico, as ETI devem precisar as regras de execução (...)» ([artigo 5.º, n.º 5]).

2.9.3. Estes casos específicos são classificados em duas categorias: as disposições são aplicadas permanentemente (casos P), ou temporariamente (casos T).

2.9.4. Sempre que a ETI aplicável assim o exija, os Estados-Membros devem notificar à Comissão os organismos designados para avaliar a conformidade nos casos específicos. Tal como acontece com os pontos em aberto, a notificação deve ser feita após a adoção da ETI.

2.9.5. O diagrama seguinte mostra a migração dos conjuntos de normas nacionais para as ETI.



2.10. Erros das ETI

- 2.10.1. A Diretiva Interoperabilidade introduz os conceitos de erro menor ([artigo 7.º, n.º 2]) e de erro importante ou essencial ([artigo 7.º, n.º 3]).
- 2.10.2. Complementarmente, o «Mandato-quadro conferido à Agência» define um erro como sendo crítico quando um subsistema ou componente é impedido de:
- ser realizado ou ter uma conceção interoperável,
 - ser avaliado quanto à sua conformidade,
 - entrar em serviço ou ser colocado no mercado,
 - ser interoperável.
- 2.10.3. Por todas estas razões, assim que um erro essencial for identificado, a Comissão, a ERA ou um Estado-Membro devem ser notificados do mesmo, para que o Comité para a Interoperabilidade e a Segurança Ferroviárias (RISC) possa ser consultado, seja possível solicitar à Agência um parecer técnico e o processo de alteração da ETI possa ser lançado. Além disso, se um organismo notificado identificar um ou mais desses erros, poderá lançar um processo de debate e esclarecimento através do grupo de organismos notificados do setor ferroviário, «NB Rail».
- 2.10.4. Quando uma deficiência não é essencial, pode ser considerada como um erro menor, que é igualmente notificado à Comissão, à ERA ou a um Estado-Membro, mas tratado com menos urgência; os erros de tradução também estão incluídos neste caso.
- 2.10.5. A Agência publicará uma lista dos erros menores detetados, incluindo erros de tradução, no seu sítio Internet, enquanto se aguarda a revisão da ETI em causa. A lista será também transmitida ao RISC para informação.

2.11. Pareceres técnicos da Agência

- 2.11.1. Nos termos do [artigo 7.º, n.º 1] da Diretiva Interoperabilidade, e tal como previsto pelo artigo 2.º, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 881/2004, a Comissão Europeia pode solicitar à Agência um parecer técnico (PT) que tenha por objeto, nomeadamente, as deficiências das ETI (incluindo os casos em que um requisito da ETI não seja claro e possa suscitar interpretações divergentes). Neste último caso, importa avaliar o impacto que uma

- tal deficiência pode produzir na interoperabilidade e nas interfaces com a própria ETI e com outras ETI.
- 2.11.2. O PT deve fornecer uma solução, avaliando os respetivos impactos económicos, na interoperabilidade e nas interfaces, bem como a conformidade com os requisitos essenciais e os dados para a avaliação da conformidade.
- 2.11.3. A Agência deve formular o seu PT no prazo de dois meses (artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 881/2004). O PT deve ser apresentado ao RISC e, se for adotado, tem de ser incluído na revisão da ETI em causa. Entretanto (enquanto se aguarda a revisão da ETI), deve ser publicado pela Agência no seu sítio Internet e divulgado através da rede de ANS. Pode ser igualmente publicado no sítio Internet do NB Rail.
- 2.11.4. Nos termos do [artigo 7.º, n.º 2], a Comissão pode recomendar a utilização de um parecer técnico. Neste caso, deve ser utilizado pelas entidades adjudicantes ou pelos fabricantes, para continuarem a conceção do subsistema/componente, ou pelos organismos notificados, para procederem à avaliação da conformidade.
- 2.11.5. O PT não é juridicamente vinculativo até ser integrado numa ETI. Se tiver sido utilizado, este facto deve ser claramente indicado no certificado «CE» e na declaração «CE» relativos ao subsistema ou ao componente em questão.

2.12. Situação atual das ETI

- 2.12.1. O primeiro grupo de ETI para as linhas de alta velocidade, relativo aos subsistemas de carácter estrutural «Infraestrutura», «Energia», «Material Circulante» e «Controlo-Comando e Sinalização», bem como aos subsistemas funcionais «Exploração» e «Manutenção», foi publicado em maio de 2002.
- 2.12.2. Estas e todas as ETI adotadas antes de 2009 foram elaboradas em nome da Comissão Europeia pelo organismo representativo comum, posteriormente denominado Associação Europeia para a Interoperabilidade Ferroviária (AEIF), constituído por representantes dos GI, das EF e da indústria ferroviária.
- 2.12.3. Uma vez criada, a Agência Ferroviária Europeia (ERA) assumiu a elaboração das ETI. Por conseguinte, a Agência preparou as alterações às ETI Vagões e Exploração, adotadas em 2009, e a todas as ETI adotadas a partir desse ano. Foi disponibilizado no sítio Internet da ERA, em *Interoperability\TSIs*, um quadro com uma breve síntese da situação das ETI.

2.13. Pertinência das ETI para os subsistemas definidos no anexo II da Diretiva Interoperabilidade

- 2.13.1. O [artigo 5.º, n.º 1] dispõe que «[se] necessário, um subsistema pode ser objeto de várias ETI e uma ETI pode dizer respeito a vários subsistemas». Na prática, isto cria uma espécie de matriz que interliga os diversos subsistemas às diferentes ETI. O quadro seguinte mostra que ETI são aplicáveis a cada subsistema e têm, por conseguinte, de ser tidas em conta na avaliação da sua conformidade (a indicação dos projetos de ETI serve apenas de referência).

Quadro 3: Âmbito de aplicação das ETI em relação aos subsistemas

ETI aplicáveis	Subsistema							
	Infraestrutura	Energia	CCS de bordo	CCS de via	Material circulante	Exploração e gestão do tráfego	Manutenção	Aplicações telemáticas
Dec. 2008/217/CE ETI INF AV	X						X	
Dec. 2011/275/UE ETI INF CV	X						X	
Dec. 2008/284/CE ETI ENE AV		X					X	
Dec. 2011/274/UE ETI ENE CV		X					X	
Dec. 2012/88/UE ETI CCS			X	X			X	
Dec. 2008/232/CE ETI MC AV					X		X	
Dec. 2006/861/CE ETI VAG CV					X		X	
Dec. 2011/291/UE ETI LOC e PAS CV					X		X	
Dec. 2011/229/UE ETI Ruído MC					X		X	
Dec. 2008/231/CE ETI EXP AV						X		
Dec. 2011/314/UE ETI EXP CV						X		
Reg. 62/2006/CE ETI ATM								X
Reg. 454/2011/UE ETI AT								X
Dec. 2008/163/CE ETI STF AV e CV	X	X	X	X	X	X	X	
Dec. 2008/164/CE ETI PMR AV e CV	X				X		X	

2.13.2. O quadro supra mostra os subsistemas tal como definidos no anexo II da Diretiva Interoperabilidade. Não significa que todas as ETI indicadas para um dado subsistema sejam aplicáveis em todos os casos. Por exemplo, a ETI MC AV (Decisão 2008/232/CE) é aplicável ao subsistema material circulante em geral, mas não é aplicável ao subsistema material circulante convencional, e a ETI PMR AV e CV (Decisão 2008/164/CE) é aplicável ao subsistema material circulante em geral, mas não é aplicável aos vagões.

2.14. Aplicação das diversas ETI na prática

2.14.1. Do ponto de vista prático, os projetos não correspondem necessariamente a um dos subsistemas definidos na Diretiva Interoperabilidade, mas incluem, pelo contrário, vários

sistemas estruturais em simultâneo. Além disso, como já foi dito, um subsistema pode ser (e geralmente é) abrangido por várias ETI. O quadro seguinte (que não é exaustivo) dá um exemplo da pertinência das diversas ETI em alguns casos práticos.

Quadro 4: Aplicação de cada ETI na prática

ETI aplicáveis	Caso										
	Linha AV	Linha elétrica C	Linha não-elétrica C	Composição AV	Composição C	Composição C para uso ocasional em linhas AV	Locomotiva AV	Locomotiva C	Carruagem de passageiros C	Vagão	Readaptação do sistema de sinalização das linhas C
Dec. 2008/217/CE ETI INF AV	X										
Dec. 2011/275/UE ETI INF CV		X	X								
Dec. 2008/284/CE ETI ENE AV	X										
Dec. 2011/274/UE ETI ENE CV		X									
Dec. 2012/88/UE ETI CCS	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Dec. 2008/232/CE ETI MC AV				X		X	X				
Dec. 2006/861/CE ETI VAG CV										X	
Dec. 2011/291/UE ETI LOC e PAS CV					X	X		X	X		
Dec. 2011/229/UE ETI Ruído MC					X	X		X	X	X	
Dec. 2008/163/CE ETI STF AV e CV	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Dec. 2008/164/CE ETI PMR AV e CV	X	X	X	X	X	X			X		

2.14.2. Os exemplos apresentados no quadro devem ser entendidos da seguinte forma:

- Um projeto para uma nova linha de alta velocidade inclui os subsistemas infraestrutura, energia e CCS de via. As ETI aplicáveis a cada um desses subsistemas são as seguintes:
 - Infraestrutura: ETI INF AV, ETI PMR (se a linha incluir estações), ETI STF (se a linha incluir túneis)
 - Energia: ETI ENE AV, ETI STF (se a linha incluir túneis)
 - CCS de via: ETI CCS, ETI STF

- Um projeto para uma nova linha convencional inclui os subsistemas infraestrutura, energia (se a linha for elétrica) e CCS. As ETI aplicáveis a cada um destes subsistemas são as seguintes:
 - Infraestrutura: ETI INF CV, ETI PMR (se a linha incluir estações), ETI STF (se a linha incluir túneis)
 - Energia: ETI ENE CV (se a linha for elétrica), ETI STF (se a linha incluir túneis; são aplicáveis alguns parâmetros, mesmo que a linha não seja elétrica)
 - CCS de via: ETI CCS, ETI STF
- Uma nova composição de alta velocidade inclui os subsistemas MC e CCS de bordo. As ETI aplicáveis a cada um destes subsistemas são as seguintes:
 - MC: ETI MC AV, ETI PMR, ETI STF
 - CCS de bordo: ETI CCS
- Uma locomotiva convencional inclui os subsistemas MC e CCS de bordo. As ETI aplicáveis a cada um destes subsistemas são as seguintes:
 - MC: ETI LOC e PAS C, ETI STF, ETI Ruído MC
 - CCS de bordo: ETI CCS

2.14.3. Consequentemente, em cada um destes casos, a verificação «CE» de cada subsistema deve incluir a conformidade com as ETI que lhe são aplicáveis.

2.15. As ETI e outros requisitos

2.15.1. Normas nacionais aplicáveis

[G 37] Deve considerar-se que um subsistema conforme com todas as ETI aplicáveis, sem pontos em aberto, satisfaz os requisitos essenciais da Diretiva Interoperabilidade. Contudo, atualmente, nem todos os aspetos relativos aos requisitos essenciais são contemplados pelas ETI (isto é, o domínio geográfico de aplicação das ETI não abrange toda a rede da UE e existem pontos em aberto). Durante este período de transição para os aspetos ainda não contemplados pelas ETI em vigor, as normas nacionais notificadas por cada Estado-Membro à Comissão Europeia, nos termos do [artigo 17.º, n.º 3], são aplicáveis no território desse Estado-Membro.

[G 38] Essas normas nacionais notificadas são aplicadas como referência para a verificação do cumprimento dos requisitos essenciais nos seguintes casos (como dispõe o [artigo 17.º, n.º 3]):

- «*inexistência de ETI aplicáveis, ou*
- *notificação de derrogações (...) ou*
- *em situações específicas que impliquem a aplicação de normas técnicas não incluídas na ETI aplicável*»

ou (como dispõe o [artigo 20.º]) se as ETI não forem integralmente aplicadas aquando da readaptação ou renovação de um subsistema.

- [G 39] Complementarmente a esta obrigação geral relativa à notificação das normas nacionais, os atos jurídicos de adoção das ETI incluem, normalmente, requisitos mais pormenorizados relativos ao âmbito das notificações necessárias.
- [G 40] Os Estados-Membros também devem designar organismos responsáveis pela avaliação da conformidade com essas normas nacionais, os denominados «organismos designados».
- [G 41] As normas nacionais devem ser consideradas complementares das atuais ETI, a fim de assegurar a conformidade com os requisitos essenciais. A lista completa de referências dessas normas nacionais foi publicada no sítio Internet da CE sobre interoperabilidade ferroviária (ver ligação no sítio Internet da ERA, em *Registers\European Railway Agency Database for Interoperability and Safety – ERADIS*).
- [G 42] As normas nacionais (incluindo as normas complementares) não podem contrariar as ETI aplicáveis.
- [G 43] Se a ETI assim o exigir, as normas nacionais têm de ser utilizadas para avaliar a conformidade nos casos específicos.
- [G 44] Sempre que necessário, um Estado-Membro pode alterar as normas que notificou. No entanto, o objetivo da lista de assegurar um tratamento equitativo e não discriminatório de todas as partes interessadas mediante a publicação das normas nacionais aplicáveis exige uma certa estabilidade.
- [G 45] A necessidade dessas normas nacionais irá diminuir à medida que as ETI são alteradas e desenvolvidas, os pontos em aberto são encerrados e o domínio de aplicação é alargado a toda a rede ferroviária da UE.
- [G 46] Todavia, as normas nacionais continuarão a ser aplicáveis quando existam derrogações ou uma aplicação parcial das ETI, em caso de readaptação ou de renovação.

2.15.2. Conformidade com outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado

- [G 47] Todas as outras diretivas que abrangem o domínio técnico de aplicação da Diretiva Interoperabilidade, incluindo os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, continuarão a ser aplicáveis, desde que não se refiram aos requisitos essenciais estabelecidos na Diretiva Interoperabilidade. Quando necessário, aplicar-se-á o disposto no [artigo 13.º, n.º 3]: «[se] os componentes de interoperabilidade estiverem abrangidos por outras diretivas comunitárias relativas a outros aspetos, a declaração "CE" de conformidade ou de aptidão para utilização deve indicar que os componentes de interoperabilidade cumprem igualmente os requisitos dessas diretivas».
- [G 48] O princípio geral é o de que as ETI não devem duplicar os requisitos já abrangidos por outras disposições regulamentares da UE (compatibilidade eletromagnética (CEM), emissões de gases de escape, etc.). Isto não significa que os subsistemas ferroviários estejam dispensados da obrigação de cumprirem essas outras disposições.
- [G 49] São aplicáveis as seguintes disposições:
- [Artigo 3.º, n.º 2]: «O disposto na presente diretiva aplica-se sem prejuízo de outras disposições comunitárias aplicáveis. No entanto, no caso dos componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces, o cumprimento dos requisitos essenciais da presente diretiva pode obrigar à utilização de especificações europeias especialmente elaboradas para o efeito.»

- Anexo VI (2.1) da Diretiva Interoperabilidade: «A verificação "CE" é o procedimento pelo qual um organismo notificado examina o subsistema e atesta que o mesmo:
 - satisfaz a ou as ETI pertinentes;
 - satisfaz as outras disposições regulamentares aplicáveis decorrentes do Tratado».

[G 50] Para além da conformidade com as ETI, o fabricante de um componente de interoperabilidade é responsável por garantir a sua conformidade com os requisitos de toda a restante legislação aplicável. Para o efeito, e sempre que necessário, o fabricante deve designar organismos notificados nos termos dessas diretivas (ver ligação à lista dos organismos notificados ao abrigo das diretivas «nova abordagem» no sítio Internet da ERA, em *Interoperability\Cooperation with organisations*). O organismo notificado designado para avaliar a conformidade de um componente de interoperabilidade com a Diretiva Interoperabilidade e com as ETI não tem de avaliar a conformidade desse componente com as outras diretivas que lhe digam respeito. Essa avaliação será efetuada quer pelos organismos notificados para avaliar a conformidade nos termos das diretivas aplicáveis, quer, se estas diretivas o permitirem, pelo próprio fabricante. No entanto, a mesma organização pode realizar uma avaliação da conformidade com várias diretivas, desde que tenha sido notificado em relação a todas elas.

[G 51] Com um subsistema o caso é diferente. O organismo notificado que realize a verificação «CE» deve verificar se o subsistema está conforme:

- com as ETI e se os componentes de interoperabilidade dispõem da declaração «CE» de conformidade nos termos do [artigo 13.º], e
- com quaisquer outras disposições regulamentares aplicáveis decorrentes do Tratado. Para este efeito, o organismo notificado indicado para avaliar a conformidade do subsistema com a Diretiva Interoperabilidade não tem de avaliar a conformidade do subsistema com as outras disposições. Contudo, deve solicitar ao requerente que forneça provas de conformidade com todas as outras disposições aplicáveis. O requerente deve fornecer essas provas na medida do necessário, e o organismo notificado deve incluí-las no processo técnico.

[G 52] O NB Rail mantém uma lista das outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado que são aplicáveis aos subsistemas, a qual está disponível no seu sítio Internet (ver ligação acima referida no sítio Internet da ERA). Essa lista não é vinculativa, nem o NB Rail é legalmente obrigado a mantê-la.

[G 53] Em caso de conflito entre os requisitos essenciais da Diretiva Interoperabilidade (ou os requisitos das ETI) e os de outras disposições que abrangem o mesmo domínio técnico de aplicação, a questão deverá ser colocada à Comissão, que procurará encontrar a solução mais adequada. Um princípio jurídico que pode ser aplicado neste caso é o de que a legislação setorial prevalece sobre a legislação horizontal.

2.15.3. As ETI e outros requisitos – Resumo

[G 54] O quadro seguinte clarifica a combinação dos diversos requisitos aplicáveis aos subsistemas estruturais e a avaliação da conformidade com eles:

Quadro 5: Requisitos aplicáveis aos subsistemas estruturais e avaliação da conformidade com eles

	Requisitos	Avaliação da conformidade realizada de acordo com:	Organismo encarregado da avaliação da conformidade
Parâmetros fundamentais e componentes de interoperabilidade	Capítulos 4 e 5 da ETI	Capítulo 6 da ETI	Organismo notificado da Diretiva Interoperabilidade
Casos específicos	Capítulo 7 da ETI	Notificação pelo E-M	Organismo designado
Pontos em aberto	Notificação pelo E-M (normas nacionais)	Notificação pelo E-M	Organismo designado
Outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado	Outras disposições	Outras disposições	Organismos notificados ao abrigo de outras disposições

[G 55] De um modo geral, o âmbito da notificação das normas nacionais e dos organismos designados (nos termos do [artigo 17.º]) deve corresponder à zona cinzenta do quadro supra, enquanto a zona branca é abrangida pela legislação da UE (ETI e outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado). Os casos específicos indicados no capítulo 7 das ETI podem fazer referência a normas nacionais, que têm de ser posteriormente notificadas pelos Estados-Membros.

[G 56] Nos casos em que foi concedida uma derrogação, o organismo designado é responsável por verificar a conformidade com as normas nacionais notificadas aplicadas em lugar da(s) ETI.

[G 57] Nos casos de renovação ou readaptação, o organismo designado é responsável pela verificação da conformidade com as normas nacionais notificadas aplicadas em lugar da(s) ETI.

2.16. Questões sobre as ETI

2.16.1. A interpretação formal do texto jurídico só pode ser dada pelo Tribunal de Justiça Europeu.

2.16.2. Para que a Diretiva Interoperabilidade e as ETI sejam totalmente eficazes, é essencial que todas as partes interessadas do setor ferroviário da UE partilhem uma compreensão e uma aplicação comuns do seu conteúdo e dos seus requisitos.

- *****
- 2.16.3. Os utilizadores têm vindo a dirigir à ERA muitos pedidos de esclarecimento, que são respondidos com a presente versão do guia. É, todavia, provável que os utilizadores continuem a ter dúvidas, que serão recolhidas e respondidas em revisões futuras.
- 2.16.4. As questões sobre as ETI podem ser enviadas à ERA e serão reunidas como perguntas frequentes no sítio Internet da Agência. Essas questões serão tidas em conta em futuras revisões do guia e, se for caso disso, durante a revisão das ETI.
- 2.16.5. Além disso, os organismos notificados ao abrigo do [artigo 28.º] da Diretiva Interoperabilidade podem dirigir ao seu grupo coordenador, o NB Rail, as eventuais perguntas que queiram fazer sobre os procedimentos de avaliação e verificação em relação à aplicação das ETI (ver também secção 4.4).

3. NORMAS APLICÁVEIS E OUTROS DOCUMENTOS

3.1. Síntese

- 3.1.1. As ETI são adotadas por decisões ou regulamentos CE e são, por conseguinte, obrigatórias. Contudo, não prescrevem normalmente uma solução técnica específica para satisfazer os requisitos.
- 3.1.2. Nos termos do [artigo 5.º, n.º 8], as «ETI podem fazer referência explícita e claramente identificada a normas ou especificações europeias ou internacionais ou a documentos técnicos publicados pela Agência» ou, na sua falta, a «outros documentos normativos claramente identificados» (como as fichas UIC, as normas nacionais, etc.), e a conformidade com essas normas ou especificações (ou das partes pertinentes das mesmas) e com esses documentos tornar-se-á obrigatória. Só as (parte(s) das) normas, especificações e documentos que sejam estritamente necessários para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário da UE são especificamente referidas e, por conseguinte, impostas pelas ETI.
- 3.1.3. Contudo, há várias outras normas e documentos que são igualmente pertinentes para as ETI, muito embora não sejam referidos. O cumprimento destas normas ou documentos continua a ser voluntário. A conformidade com as normas harmonizadas confere presunção de conformidade com os requisitos essenciais correspondentes.
- 3.1.4. As referências às normas harmonizadas que indiquem as diretivas (diretivas «nova abordagem» e diretivas baseadas na nova abordagem) em relação às quais conferem presunção de conformidade são publicadas no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE) e também estão disponíveis no sítio Internet da DG Empresa e Indústria.
- 3.1.5. Poderá também suceder que a mesma norma seja (no seu todo ou em parte) simultaneamente harmonizada (ou seja, voluntária e com presunção de conformidade) e obrigatória (ou seja, referida como tal nas ETI). Consequentemente, a norma figurará na lista das normas harmonizadas publicada no JOUE, bem como na lista das normas obrigatórias referida nas ETI.
- 3.1.6. Na prática, as normas e os outros documentos estão relacionados com os requisitos técnicos estabelecidos nos capítulos 4 e 5 de cada ETI (parâmetros fundamentais, interfaces e requisitos de desempenho de cada subsistema). Esses requisitos refletem, por sua vez, os requisitos essenciais da Diretiva Interoperabilidade e os requisitos essenciais específicos dos subsistemas indicados no capítulo 3 das ETI.
- 3.1.7. As listas de normas e documentos relativos a cada subsistema, tanto obrigatórios como voluntários, constam dos guias específicos das ETI (anexo 1 do presente guia).

3.2. Referência às normas europeias e a outros documentos nas ETI

- 3.2.1. As referências às normas existentes ou a outros documentos nas ETI podem ser quer:
- referências «estritas» – em que a referência identifica explicitamente uma determinada versão do documento (por exemplo, referindo o número da versão, a sua data, etc.), ou
 - referências «variáveis» (isto é, sem identificação explícita de uma versão específica do documento) – em que a referência indica a versão do documento em vigor na altura da adoção da versão mais recente da ETI em questão.
- 3.2.2. Na medida do possível, nas ETI apenas são feitas referências estritas.

- 3.2.3. Em ambos os casos, a versão da norma (ou do documento) referido numa ETI é a versão vinculativa. Se, após a adoção de uma ETI, for adotada uma nova versão dessa norma (ou documento), isso não implica que a ETI seja alterada, e a versão «antiga» referida na ETI continua a ser a versão vinculativa. Ou seja, em ambos os casos, não há nada que «varie» efetivamente.
- 3.2.4. Sempre que uma ETI se refira a uma norma ou a um documento, é obrigatório respeitar a norma ou o documento completos. Caso uma ETI se refira a parte de uma norma ou de um documento, só a parte referida é obrigatória.
- 3.2.5. Sempre que uma norma referida numa ETI contenha uma referência a outra norma, salvo indicação em contrário na ETI, esta segunda norma também se torna obrigatória.
- 3.2.6. As ETI não fazem referência a normas ou a outros documentos pertinentes cuja aplicação não seja obrigatória.

3.3. Documentos técnicos da Agência

- 3.3.1. Note-se que a expressão «documento técnico da Agência» não é idêntica à de «parecer técnico da Agência», que é descrito na secção 2.11.
- 3.3.2. Uma ETI poderá fazer referência a um documento técnico da Agência tal como faz referência a uma norma. Além disso, a medida regulamentar que adota a ETI poderá incluir disposições para a atualização de um documento técnico por parte da Agência.

4. PARTES INTERESSADAS

4.1. Fabricante de um componente de interoperabilidade

- 4.1.1. O fabricante de um componente de interoperabilidade é a organização responsável pela conceção e o fabrico do componente de interoperabilidade (CI) abrangido pela Diretiva Interoperabilidade e pelas ETI com ela relacionadas, tendo em vista a sua colocação no mercado no território da UE em seu próprio nome.
- 4.1.2. Nos casos em que uma entidade adjudicante (por exemplo, uma EF ou um GI) está envolvida, juntamente com o fornecedor, na conceção de um componente de interoperabilidade, há que especificar claramente qual das partes se considera ser o fabricante. As obrigações e responsabilidades associadas são aplicáveis à pessoa que elaborou a declaração «CE».
- 4.1.3. Quem quer que altere substancialmente um CI, criando um CI «como novo» (isto é, quando as alterações podem influenciar as características dos parâmetros fundamentais suportados pelo componente de interoperabilidade), tendo em vista a sua colocação no mercado no território da UE, passa a ser o fabricante e deve mandar fazer a avaliação da conformidade adequada.
- 4.1.4. Um GI, uma EF, um detentor do veículo, etc., pode conceber e fabricar ou alterar um CI para uso próprio. Neste caso, considera-se que colocou o CI no mercado e que é o seu fabricante.
- 4.1.5. O fabricante é responsável:
- pela conceção e o fabrico do CI;
 - por observar os procedimentos de certificação da conformidade e da aptidão para utilização do CI em relação aos requisitos estabelecidos na Diretiva Interoperabilidade e nas ETI com esta relacionadas.
- 4.1.6. O fabricante é, em última análise, o único responsável pela conformidade do seu CI com as diretivas aplicáveis. Deve compreender a conceção e o fabrico do CI, obter, se a ETI aplicável assim o exigir, a certificação CE junto de um ou mais organismos notificados e emitir uma declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização respeitante a todas as disposições e requisitos aplicáveis das diretivas pertinentes.
- 4.1.7. O fabricante pode subcontratar determinadas operações – a conceção ou o fabrico do CI, por exemplo – desde que mantenha o controlo e a responsabilidade globais pelo CI no seu todo. Do mesmo modo, pode utilizar artigos ou componentes pré-fabricados, independentemente de terem marcação «CE» ou não, para produzir o CI, sem perder o seu estatuto de fabricante.
- 4.1.8. O anexo IV da Diretiva Interoperabilidade define as obrigações que incumbem ao fabricante no que respeita à declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de um CI.
- 4.1.9. O fabricante pode estar estabelecido na Comunidade ou num país terceiro. Em qualquer caso, poderá nomear um mandatário (ver secção 4.3) na UE para agir em seu nome na execução de determinadas tarefas exigidas pelas diretivas aplicáveis, desde que estas sejam especificadas num mandato entre o fabricante e o seu mandatário. Contudo, um

fabricante estabelecido fora da UE não é obrigado a ter um mandatário, embora isto possa ter algumas vantagens.

4.2. Requerente da verificação «CE»

4.2.1. O termo «requerente» é utilizado em vários artigos e anexos da Diretiva Interoperabilidade, mas não se refere em todos os casos ao mesmo papel, nem é necessariamente a mesma organização. Por exemplo:

- um fabricante de material circulante pode agir como requerente da verificação «CE» do subsistema material circulante ([artigo 18.º]);
- um fabricante de CCS de bordo pode agir como requerente da verificação «CE» do subsistema CCS de bordo ([artigo 18.º]);
- uma empresa de *leasing* pode agir como requerente da primeira autorização de entrada em serviço do veículo ([artigo 22.º]); e
- uma empresa ferroviária pode agir como requerente de uma autorização complementar de entrada em serviço noutro Estado-Membro ([artigo 23.º]).

4.2.2. O requerente do procedimento de verificação «CE» *«pode ser a entidade adjudicante ou o fabricante, ou o respetivo mandatário na Comunidade»*. Independentemente da organização que o requerente seja, é seu dever elaborar a declaração «CE» de verificação. Por conseguinte, o requerente é a entidade responsável pela conformidade do subsistema com as ETI e outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado (requisitos abrangidos por uma declaração «CE»).

4.2.3. O requerente da verificação «CE» é responsável pelos seguintes aspetos:

- a conceção, a produção e o ensaio final do subsistema. É responsável pela conceção e a construção do subsistema, mesmo que alguns elementos deste último sejam concebidos e construídos por diferentes organizações;
- organizar a realização da verificação «CE» por um organismo notificado (ver pormenores no anexo 2 do presente guia);
- elaborar a declaração «CE» de verificação do subsistema.

4.2.4. O requerente da verificação «CE» pode delegar ou subcontratar determinadas tarefas relativas a um subsistema (como a sua conceção, construção ou ensaio), mas mantém o controlo e a responsabilidade globais pelo subsistema no seu todo e continua a ser responsável pela declaração «CE» de verificação. Por último, o requerente que elabora a declaração «CE» de verificação (utilizando o módulo SD ou SF) terá de ser o mesmo requerente a quem foi atribuído o certificado «CE» de exame de tipo.

4.2.5. Nos casos em que certas partes ou fases do subsistema estão abrangidas por uma declaração de verificação intermédia, o requerente, que elabora a declaração «CE» de verificação, pode ser diferente da pessoa/entidade que elaborou a declaração de verificação intermédia.

4.2.6. Os anexos V e VI da Diretiva Interoperabilidade definem as obrigações que incumbem ao requerente da autorização de entrada em serviço no que respeita à declaração «CE» de verificação e às disposições relativas à conservação desta declaração «CE», juntamente com o processo técnico que a acompanha.

- 4.2.7. Nos casos de readaptação ou renovação, cabe ao requerente da verificação «CE» informar o organismo notificado da decisão tomada pelo Estado-Membro em causa a respeito da amplitude da aplicação das ETI. Segundo o [artigo 20.º, n.º 1], «a entidade adjudicante ou o fabricante devem apresentar ao Estado-Membro documentação com a descrição do projeto». A entidade adjudicante e o fabricante deverão acordar quem procede ao envio do ficheiro. Geralmente, um desses dois agentes deverá ser o requerente da verificação «CE».

4.3. Mandatário

- 4.3.1. O artigo R1, n.º 4, do anexo I da Decisão [22] relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, define o mandatário como «a pessoa singular ou coletiva estabelecida na Comunidade, mandatada por escrito pelo fabricante para praticar determinados atos em seu nome».
- 4.3.2. No contexto da Diretiva Interoperabilidade, trata-se de uma organização expressamente mandatada por escrito pelo fabricante ou pela entidade adjudicante para representar o fabricante ou a entidade no que diz respeito a determinadas obrigações que lhes incumbem. A medida em que o mandatário pode assumir compromissos que vinculem o fabricante ou a entidade adjudicante é determinada em função do mandato que lhe é conferido pelo dito fabricante ou a dita entidade.
- 4.3.3. A título de exemplo, o mandatário pode ser mandatado para requerer a avaliação da conformidade no território da UE, assinar a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização ou a declaração «CE» de verificação, e conservar estes documentos e o processo técnico (se aplicável) à disposição das autoridades competentes durante a vida do CI ou do subsistema.
- 4.3.4. O mandatário de um fabricante ou de uma entidade adjudicante deve estar estabelecido na União Europeia.
- 4.3.5. Os representantes comerciais de um fabricante (como os distribuidores autorizados), independentemente de estarem ou não estabelecidos na UE, não devem ser confundidos com um mandatário na aceção da Diretiva Interoperabilidade.
- 4.3.6. O mandatário deve respeitar as obrigações que incumbem ao fabricante ou à entidade contratante, como as obrigações relativas à avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização, a verificação «CE», a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, a declaração «CE» de verificação ou as disposições de conservação da declaração «CE», juntamente com o processo técnico, à disposição das autoridades competentes.
- 4.3.7. As autoridades dos Estados-Membros podem dirigir-se ao mandatário, em vez do fabricante ou da entidade adjudicante, no que respeita às obrigações que incumbem a estes últimos por força da Diretiva Interoperabilidade. O fabricante ou a entidade contratante continua a ser responsável pelos atos praticados pelo mandatário em seu nome.
- 4.3.8. O mandatário pode agir, simultaneamente, como subcontratante, importador ou pessoa responsável pela colocação no mercado.

4.4. Organismos notificados (ON)

- 4.4.1. Um organismo notificado (ON) é uma organização responsável pela avaliação por terceiros de um CI ou subsistema estrutural à luz dos requisitos da ETI aplicável. Nos termos dos

artigos 2.º, alínea j), 13.º, n.º 2, 18.º e 28.º do anexo VI da Diretiva Interoperabilidade, os organismos notificados têm as seguintes atribuições:

- avaliar a conformidade ou a aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade;
- proceder à verificação «CE» dos subsistemas;
- elaborar (organizar) o processo técnico que acompanha a declaração «CE» de verificação ou a declaração de verificação intermédia (DVI);
- publicar periodicamente informações relativas
 - aos pedidos de verificação «CE», DVI e avaliação da conformidade e/ou aptidão para utilização dos CI que foram recebidos,
 - aos certificados «CE» de DVI, certificados «CE» de verificação emitidos e certificados «CE» de conformidade e/ou aptidão para utilização que foram emitidos ou recusados.

Estas atribuições estão conformes com os princípios da «abordagem global», como é explicado no anexo 3 do presente guia.

- 4.4.2. Além disso o *Guia para a aplicação das diretivas elaboradas com base nas disposições da «nova abordagem» e da abordagem global* (ainda não atualizado de acordo com o novo quadro legislativo) continua a ser aplicável às atividades dos organismos notificados, excetuando as disposições relativas à aposição de marcações «CE» nos CI e nos subsistemas.
- 4.4.3. Segundo os princípios da «nova abordagem», a Diretiva Interoperabilidade exige que os organismos notificados cooperem estreitamente tendo em vista a coordenação das suas atividades. Para esse efeito, foi criado um grupo coordenador dos organismos notificados, o NB Rail, para debater os eventuais problemas que possam surgir em relação à avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade e à verificação «CE» dos subsistemas, e propor soluções para esses problemas ([artigo 28.º, n.º 5]). Estas soluções são formalizadas como «Recomendações de utilização» (RU) ou «Perguntas e esclarecimentos» (PeE). As PeE são apresentadas à Comissão para adoção. As RU e PeE não substituem a legislação da UE, mas complementam-na prestando apoio e informação adicionais sobre questões técnicas aos organismos notificados. Uma RU ou PeE, uma vez adotada, é utilizada por todos os organismos notificados.
- 4.4.4. As informações sobre as RU e as PeE podem ser consultadas no sítio Internet do NB Rail (ver ligação no sítio Internet da ERA, em *Interoperability\Cooperation with organisations*).
- 4.4.5. Quando notifica um organismo ao abrigo da Diretiva Interoperabilidade, o Estado-Membro notificante deve indicar o âmbito de competência desse organismo:
- Procedimento: avaliação da conformidade dos CI, avaliação da aptidão para utilização dos CI ou verificação «CE» do subsistema;
 - Subsistemas: energia, controlo-comando e sinalização de via, controlo-comando e sinalização de bordo, material circulante ou infraestrutura;
 - ETI e revisão das ETI;

- 4.4.6. O anexo VIII da Diretiva Interoperabilidade define os critérios mínimos a ter em conta pelos Estados-Membros quando notificam os organismos. Estes critérios estão, na sua maioria, relacionados com a competência e a independência das entidades envolvidas (fabricantes, EF, GI, etc.) e das autoridades que autorizam a entrada em serviço.

4.5. Organismos designados (OD)

- 4.5.1. Um organismo designado é uma organização responsável pela avaliação por terceiros de um CI ou de um subsistema de caráter estrutural relativamente aos requisitos das normas nacionais notificadas pertinentes (ver na secção 2.15.1 os casos em que as normas nacionais são aplicáveis).
- 4.5.2. A organização ou organizações designadas para avaliar a conformidade com as normas nacionais notificadas podem (e segundo o [considerando (18)] devem) ser as mesmas que os organismos notificados, mas isso não é obrigatório. Em qualquer caso, se a mesma organização for simultaneamente um «organismo designado» e um «organismo notificado» e, de um ponto de vista prático, puder transformar a avaliação global num processo único, do ponto de vista formal continua a desempenhar dois papéis diferentes, facto que se deverá refletir nos documentos que elaborar.
- 4.5.3. As atribuições dos organismos designados no que respeita à verificação da conformidade com as normas nacionais são, *mutatis mutandis*, as mesmas dos organismos notificados em relação à verificação da conformidade com as ETI. Contudo, existe uma diferença significativa – no caso do processo de verificação «CE», o requerente é livre de designar qualquer organismo notificado competente (independentemente dos Estados-Membros que o tenham notificado), enquanto para a verificação da conformidade com as normas nacionais e os casos específicos o requerente é obrigado a dirigir-se ao organismo designado pelo Estado-Membro em cujo território o subsistema deverá entrar em serviço.
- 4.5.4. A Diretiva Interoperabilidade não define os critérios que os Estados-Membros devem seguir quando designam esses organismos. Neste aspeto, o artigo 6.º, n.º 2, da Decisão [22] relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos pode ser mencionado a título de orientação. Nele se dispõe que «[sempre] que determinar que a avaliação da conformidade deve ser realizada pelas autoridades públicas, a legislação comunitária de harmonização determina igualmente que os organismos de avaliação da conformidade a que as referidas autoridades delegam para as avaliações técnicas devem respeitar os mesmos critérios que os estabelecidos na presente decisão relativamente aos organismos notificados».

4.6. Requerente de uma autorização de entrada em serviço de um subsistema

- 4.6.1. O requerente de uma autorização de entrada em serviço de um subsistema pode ser diferente do requerente da verificação «CE».
- 4.6.2. O requerente de uma autorização de entrada em serviço é explicitado na Secção 8.1 da [43] Recomendação relativa à autorização de entrada em serviço de subsistemas estruturais e de veículos. Ele é responsável por:
- garantir que o subsistema foi sujeito ao processo de verificação e apresentar à ANS as provas documentais necessárias, incluindo:
 - verificação «CE»;

- verificação da conformidade com as normas nacionais aplicáveis (pontos em aberto, casos específicos e derrogações);
- avaliação dos riscos, caso seja exigida nos termos do Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão;
- apresentar um pedido de autorização de entrada em serviço emitido pela ANS do Estado-Membro em cujo território o subsistema deverá ser localizado ou explorado.

4.7. Autoridades nacionais responsáveis pela segurança (ANS)

4.7.1. No que respeita à aplicação das ETI, as principais competências das ANS são as seguintes (todas definidas no artigo 16.º da Diretiva relativa à segurança ferroviária):

- «Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural (...);»;
- «Verificar se os componentes de interoperabilidade estão em conformidade com os requisitos essenciais (...);»;
- «Verificar se estão satisfeitas as condições e os requisitos (...) previstos [nos certificados de segurança e nas autorizações de segurança] e se as atividades dos gestores da infraestrutura e das empresas ferroviárias estão em conformidade com os requisitos estabelecidos na legislação comunitária ou nacional»; isto inclui a verificação do cumprimento dos requisitos das ETI aplicáveis aos subsistemas de natureza funcional.

5. AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE

5.1. Procedimentos de avaliação da conformidade

5.1.1. Componentes de interoperabilidade (CI)

- [G 58] Antes de ser colocado no mercado (ver secção 6.1), um CI deve obter uma declaração «CE» de conformidade e, se necessário, uma declaração «CE» de aptidão para utilização. Estas declarações são emitidas pelo fabricante do CI ou pelo seu mandatário, após a certificação por um organismo notificado, se for caso disso.
- [G 59] No que diz respeito à Diretiva Interoperabilidade, a definição geral de «avaliação da conformidade» (ver definições no **Quadro 1**) deve ser entendida, no caso dos CI, como o processo que demonstra se os requisitos especificados na ETI aplicável a um componente de interoperabilidade foram satisfeitos.
- [G 60] Outras características de um CI podem ser definidas de forma contratual entre o fabricante e o comprador, desde que não contrariem os requisitos das ETI. Um organismo notificado não necessita de avaliar essas características no âmbito da interoperabilidade.
- [G 61] A declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de um CI deve identificar com precisão o produto para o qual foi elaborada.
- [G 62] São necessárias uma nova avaliação da conformidade e uma nova declaração «CE» de conformidade para um CI existente (antes de ser integrado num subsistema) quando
- o CI for substancialmente alterado (isto é, quando as modificações puderem influenciar as características dos parâmetros fundamentais); ou se
 - o CI se destinar a ser utilizado num novo domínio de utilização.
- [G 63] Nos casos acima mencionados, também é necessária uma nova declaração «CE» de aptidão para utilização, se a ETI aplicável exigir essa declaração para o CI.
- [G 64] A entidade que coloca o CI no mercado em território da UE deve manter à disposição da autoridade nacional competente a declaração ou declarações «CE» de conformidade e de aptidão para utilização, bem como a documentação técnica, por um período definido na ETI aplicável. Caso a ETI não defina esse período, este será de dez anos a contar da data em que o último CI foi fabricado. Isto aplica-se aos CI fabricados na UE e aos importados de um país terceiro. Se esta obrigação não tiver sido cumprida pelo fabricante ou pelo seu mandatário na UE, deverá ser realizada por quem colocar o CI no mercado da UE (importador ou qualquer outra pessoa).
- [G 65] Na prática, os componentes de interoperabilidade são normalmente fabricados em série, com base na mesma conceção ou no mesmo tipo, e podem ser integrados em diferentes subsistemas. Tendo isto em conta, a declaração «CE» de conformidade e/ou de aptidão para utilização é emitida antes de o CI ser integrado num subsistema e não está normalmente relacionada com um projeto ou um subsistema específico.
- [G 66] Um CI detentor de uma declaração «CE» de conformidade e/ou de aptidão para utilização pode ser integrado num subsistema sem nova avaliação da sua conformidade. A subsequente verificação «CE» do subsistema (ver secção 5.3.3 infra) deve incluir uma verificação de que o CI foi integrado corretamente e é compatível com outros CI incorporados nesse subsistema (em especial, o processo de verificação «CE» deve incluir uma verificação de que os CI são utilizados no respetivo domínio de utilização).

- *****
- [G 67] Quando um CI faz parte de outro CI (por exemplo, o CI «travessa» faz parte do CI «aparelho de via»), compete a cada um dos respetivos fabricantes fornecer a verificação e a declaração «CE» adequadas. Assim, no exemplo anterior, o fabricante da travessa é responsável por fornecer a declaração «CE» da travessa ao fabricante do aparelho de via.
- [G 68] O pedido de avaliação da conformidade de um componente pode ser apresentado em qualquer altura. Contudo, salvo disposição em contrário da ETI aplicável, o certificado «CE» do subsistema que integra este CI só pode ser elaborado após todas as declarações «CE» de conformidade e aptidão para utilização pertinentes terem sido emitidas.
- [G 69] Se o CI for avaliado em simultâneo com o subsistema e colocado no mercado da UE através da entrada em serviço desse subsistema, continua a necessitar de uma declaração «CE» de conformidade específica, salvo disposição em contrário da ETI aplicável (por exemplo, durante um período de transição). A colocação no mercado de um CI não pode ser abrangida pela declaração «CE» de verificação do subsistema em que o CI está integrado. De um ponto de vista formal, o processo de avaliação da conformidade do CI está separado do processo de verificação do subsistema.
- [G 70] Em determinadas situações (se as obrigações relativas à declaração «CE» de conformidade ou aptidão para utilização não forem cumpridas pelo fabricante ou pelo seu mandatário), a organização que utiliza o CI (por exemplo, um fabricante de veículos que incorpore componentes de interoperabilidade num veículo, um empreiteiro de obras públicas que os utilize na infraestrutura, ou a entidade adjudicante) pode emitir uma declaração «CE» de conformidade ou aptidão para utilização relativa a esse CI em lugar do fabricante. Neste caso, a organização deve mandar fazer a avaliação de conformidade «CE» e será considerada como a entidade que colocou o CI no mercado ([artigo 13.º, n.º 4]).
- [G 71] A declaração «CE» de conformidade e a declaração «CE» de aptidão para utilização devem ser registadas na base de dados da Agência Ferroviária Europeia, ERADIS.

5.1.2. Subsistemas

- [G 72] Antes da apresentação do pedido de autorização para a entrada em serviço de um subsistema, há que observar as seguintes etapas:
- verificação «CE» do subsistema por um organismo notificado (anexo VI da Diretiva Interoperabilidade) e emissão por esse ON do certificado de verificação «CE»;
 - elaboração de uma declaração «CE» de verificação relativa ao subsistema pelo requerente da verificação «CE»;
 - verificação da conformidade com as normas nacionais notificadas, por um organismo designado, se necessário;
 - avaliação dos riscos em conformidade com o método comum de segurança (MCS), se necessário.
- O presente guia não abrange o processo completo: está limitado à conformidade com as ETI.
- [G 73] Qualquer subsistema estrutural novo necessita de uma declaração «CE» de verificação, o mesmo acontecendo, se o Estado-Membro assim o exigir, com os subsistemas estruturais readaptados ou renovados. Se um projeto incluir mais do que um dos subsistemas estruturais definidos no anexo II da Diretiva Interoperabilidade (por exemplo, um veículo pode incluir um subsistema material circulante e um subsistema CCS de bordo; uma linha

ferroviária inclui um subsistema infraestrutura e, normalmente, subsistemas energia e CCS de via), são necessárias várias declarações «CE» de verificação, uma por cada subsistema de caráter estrutural.

- [G 74] No caso da produção em série (por exemplo, para o material circulante), cada unidade deve estar abrangida por uma declaração «CE» de verificação. Tal poderá ser feito obtendo uma declaração individual para cada unidade ou listando várias unidades numa declaração.
- [G 75] Se apenas estiverem abrangidas algumas partes ou fases do subsistema e elas cumprirem os requisitos da ou das ETI aplicáveis, o organismo notificado emite uma declaração de verificação intermédia, em conformidade com o [artigo 18.º, n.º 4].
- [G 76] Em caso de procedimento DVI, o requerente elabora uma declaração «CE» de conformidade intermédia do subsistema.

5.2. Módulos de avaliação da conformidade

- [G 77] Os procedimentos de avaliação e verificação «CE» da conformidade e da aptidão para utilização baseiam-se na utilização de módulos.
- [G 78] As ETI adotadas antes de 2010 incluem uma descrição dos módulos de avaliação da conformidade no texto de cada ETI. As ETI adotadas em 2010 remetem para uma decisão separada da Comissão sobre os módulos de avaliação da conformidade e, por isso, não contêm a descrição dos próprios módulos. Essa decisão inclui um quadro de correspondência entre os módulos «antigos» e «novos», num anexo.
- [G 79] Tanto os módulos «antigos» como os módulos «novos» são baseados em módulos genéricos definidos nas Decisões [26] relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade e [22] relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, respetivamente. Foram, todavia, adaptados, devido aos requisitos específicos do setor ferroviário (por exemplo, foram criados módulos separados para os componentes de interoperabilidade e os subsistemas [42]).
- [G 80] São fornecidas informações mais pormenorizadas (incluindo as tarefas dos fabricantes, dos requerentes da verificação «CE» e do organismo notificado) no anexo 2 do presente guia.

5.3. Escolha dos módulos

5.3.1. Avaliação dos componentes de interoperabilidade

- [G 81] Compete ao fabricante do componente de interoperabilidade escolher, de entre os módulos indicados na ETI para um CI específico, aqueles que melhor correspondem ao seu processo de produção.
- [G 82] O grau de envolvimento exigido a um ON no procedimento de avaliação de um CI é diferente para cada módulo.
- [G 83] De um modo geral, a ETI permite escolher, pelo menos, dois módulos para a avaliação da conformidade de um CI: um módulo para os fabricantes que não possuem um sistema de gestão da qualidade (SGQ) e um módulo para os fabricantes que o possuem. Neste último caso, o organismo notificado deve ter em conta a certificação formal de um sistema de gestão da qualidade (por exemplo, EN ISO 9001) por um organismo de certificação acreditado, quando essas certificações se aplicam ao CI. Se não existir um SGQ

certificado, o ON deve avaliar o SGQ aplicado em relação à conceção e/ou ao fabrico do CI.

- [G 84] No caso de um SGQ certificado, a avaliação efetuada pelo organismo notificado não incide sobre os requisitos gerais do SGQ, mas apenas sobre a aplicação do mesmo ao CI em causa.
- [G 85] Os módulos CA e CC (um módulo CC só pode ser utilizado numa combinação CB+CC) não exigem o envolvimento de um organismo notificado na avaliação da conformidade, nem a emissão de um certificado por um ON.
- [G 86] Os módulos CD (um módulo CD só pode ser utilizado numa combinação CB+CD) e os módulos CH e CH1 exigem um SGQ.
- [G 87] Caso um fabricante não possua um SGQ, só podem ser utilizados os módulos CA, CA1, CA2, CB, CC e CF (os módulos CC e CF só podem ser utilizados nas combinações CB+CC e CB+CF, respetivamente) para avaliar um CI.
- [G 88] No caso de alguns CI, as ETI não exigem que seja feita uma avaliação da conformidade por um organismo notificado (módulo CA) ou não exigem que ela seja feita na fase de produção (módulo CC). Nestes casos, o CI não está abrangido por um certificado «CE» de conformidade. Contudo, o fabricante é responsável pela emissão de uma declaração «CE» de conformidade em relação a todos os CI fabricados.

5.3.2. Avaliação da aptidão para utilização do componente de interoperabilidade

- [G 89] O procedimento de aptidão para utilização é aplicável aos componentes que necessitam de validação por experimentação em serviço. É especificado, nomeadamente, para os componentes com uma conceção nova ou usados num novo domínio de utilização.
- [G 90] Caso a ETI exija o procedimento de aptidão para utilização, deve aplicar-se o módulo CV. Nesse caso, ele é sempre complementar dos módulos de avaliação da conformidade CB ou CH1.
- [G 91] O procedimento de avaliação da aptidão para utilização implica, normalmente, a utilização do componente em serviço, representativamente integrado no subsistema por um período ou uma distância de funcionamento específicos.
- [G 92] Se a ETI aplicável indicar essa possibilidade, a aptidão para utilização pode ser avaliada por métodos de simulação (como um banco de ensaios ou um circuito de ensaio). As condições de aceitação são especificadas na ETI.

5.3.3. Verificação «CE» dos subsistemas

- [G 93] Compete ao requerente escolher, de entre os módulos indicados na ETI para o subsistema em causa, aqueles que melhor se adequam ao processo de conceção, produção e ensaio final do subsistema.
- [G 94] Na avaliação dos subsistemas, o procedimento de verificação «CE» tem de ser sempre realizado por um organismo notificado e deve ser elaborado um certificado de verificação «CE».
- [G 95] Os módulos SD e SH1 exigem que o requerente aplique um sistema de gestão da qualidade.

- [G 96] Para utilizar o módulo SD, o requerente deve aplicar um SGQ à produção e ao ensaio final do subsistema.
- [G 97] Para utilizar o módulo SH1, o requerente deve aplicar um SGQ à conceção, à produção e ao ensaio final do subsistema.
- [G 98] Se houver vários parceiros envolvidos num projeto, para se poder utilizar um módulo baseado num sistema de gestão da qualidade, esse SGQ deve abranger as tarefas de todos os parceiros envolvidos na conceção, no fabrico, na instalação e no ensaio final (por exemplo, tanto o gestor da infraestrutura como os fornecedores, se estiverem envolvidos).
- [G 99] Se um requerente não possuir um SGQ, só se podem utilizar os módulos SB+SF ou SG para a verificação «CE» dos subsistemas.
- [G 100] O requerente que elabora a declaração «CE» de verificação (utilizando o módulo SD ou SF) terá de ser o mesmo requerente a quem foi atribuído o certificado «CE» de exame de tipo.
- [G 101] O requerente elabora a declaração «CE» de verificação sob a sua exclusiva responsabilidade. Ou seja, independentemente de quaisquer disposições contratuais, o requerente assume total responsabilidade pelo produto, incluindo a sua conceção, que é abrangida pelo módulo SB. Por outras palavras, se um subsistema não cumprir os requisitos das ETI, o requerente não pode alegar que apenas produziu o que estava nos desenhos e que não é responsável pela conceção.
- [G 102] Se um requerente detentor de um certificado «CE» de exame de tipo (requerente X) pretender licenciar a conceção do seu produto para terceiros (requerente Y), tal pode ser feito da seguinte forma:
- o requerente X disponibiliza ao requerente Y toda a documentação relevante do exame de tipo;
 - o requerente Y faz o seu próprio pedido de certificado «CE» de exame de tipo, incluindo essa documentação no seu pedido enquanto *«resultados dos ensaios efetuados pela unidade de ensaios competente do requerente ou por outra unidade de ensaios em nome e sob a responsabilidade do requerente»* (secção 3 da descrição do módulo SB).

Depois de ter obtido o certificado «CE» de exame de tipo, o requerente Y pode verificar a conformidade dos seus produtos com o seu tipo (módulo SD ou SF).

5.4. Avaliações aplicáveis a determinadas fases

- 5.4.1. As ETI especificam a que fases (conceção global, produção ou ensaio final) são aplicáveis as avaliações da conformidade e por que métodos de avaliação específicos (revisão da conceção, ensaio de tipo, revisão do processo de fabrico, validação por experimentação em serviço, etc.) elas devem ser realizadas. A escolha dos módulos depende dessas fases.
- 5.4.2. Para alguns parâmetros fundamentais, só são essenciais as características de conceção (como os requisitos de dimensão que asseguram a compatibilidade). Nesses casos, a avaliação da conformidade está centrada numa revisão da conceção do CI ou do subsistema.
- 5.4.3. Caso seja exigida uma revisão da conceção na ETI ou no módulo escolhido pelo requerente, essa revisão deve

- ser realizada por um organismo notificado, de acordo com um processo documentado, ou
- fazer parte de um SGQ.

5.4.4. O organismo notificado deve avaliar a execução da revisão da conceção, em conformidade com o procedimento definido pelo módulo de avaliação da conformidade escolhido pelo requerente. Se fizer parte de um SGQ certificado por um terceiro independente, o ON deve ter esta certificação em conta para a avaliação da execução da revisão da conceção.

5.4.5. O requerente pode mandar realizar uma verificação por um organismo de notificação limitada a uma determinada fase. Neste caso, o ON emite um certificado DVI CE e o requerente emite, com base nesse certificado, uma declaração DVI CE (anexo VI da Diretiva Interoperabilidade).

5.4.6. Qualquer organismo notificado encarregado de outras fases da verificação «CE» deve considerar o certificado DVI CE como prova de conformidade da fase por ele abrangida.

5.5. Casos não abrangidos pela verificação «CE»

5.5.1. Um procedimento de verificação «CE», realizado por um organismo notificado, não inclui a verificação da conformidade nos seguintes casos:

- se forem aplicáveis normas nacionais a um ponto em aberto;
- se for aplicável um caso específico em vez de um ponto do capítulo 4 da ETI;
- se forem aplicáveis normas nacionais em vez de um requisito de uma ETI na sequência de uma derrogação;
- se forem aplicáveis normas nacionais em vez de um requisito de uma ETI em caso de renovação ou readaptação.

5.5.2. Nesses casos, o certificado de verificação «CE» e a declaração «CE» de verificação devem identificar claramente as partes das ETI aplicáveis com as quais a conformidade não foi avaliada.

5.5.3. As partes ou os aspetos do subsistema que não estão abrangidos pela verificação «CE» devem ser avaliados por um organismo designado à luz das normas nacionais aplicáveis.

5.6. Avaliações em caso de renovação ou readaptação

5.6.1. Nestes casos, é aplicável o [artigo 20.º]. Podem ser distinguidas as situações seguintes:

- renovação ou readaptação de um subsistema (ou série de subsistemas) existente, conforme com as ETI em vigor no momento da renovação ou readaptação;
- renovação ou readaptação de um subsistema (ou série de subsistemas) existente, não conforme com as ETI em vigor no momento da renovação ou readaptação, mas conforme com as versões anteriores das ETI (isto é, conforme com as ETI em vigor no momento em que ele (ou eles) entraram inicialmente em serviço);
- renovação ou readaptação de um subsistema (ou série de subsistemas) existente não conforme com qualquer versão das ETI.

- *****
- 5.6.2. Nos dois últimos casos, a amplitude da aplicação das ETI em vigor deve ser decidida pelo Estado-Membro em cujo território o subsistema deverá entrar em serviço após a sua renovação ou readaptação.
- 5.6.3. Neste aspeto, devem ser mencionadas as especificidades da situação dos subsistemas que constituem um veículo. Estes subsistemas estão sujeitos a uma autorização de entrada em serviço emitida pelas ANS de todos os Estados-Membros em cujo território o veículo deverá circular. A decisão sobre a amplitude da aplicação das ETI deve ser tomada pelo Estado-Membro em que é pedida a primeira autorização de entrada em serviço após a readaptação ou renovação. Quanto às autorizações complementares, o âmbito das verificações inerentes deve ser limitado de acordo com o disposto [nos artigos 23.º ou 25.º].
- 5.6.4. No caso da renovação ou readaptação de subsistemas existentes conformes com as ETI em vigor no momento da renovação ou readaptação, a plena aplicação das ETI não deverá constituir problema.
- 5.6.5. Os termos «renovação» e «readaptação» referem-se a subsistemas existentes. No contexto do [artigo 20.º] não se referem a alterações de um tipo ou projeto certificados tendo em vista a produção de subsistemas novos.

6. APLICAÇÃO DAS ETI AO LONGO DO CICLO DE VIDA DOS ELEMENTOS DO SISTEMA FERROVIÁRIO

6.1. Colocação no mercado de um componente de interoperabilidade

6.1.1. O [artigo 10.º] dispõe que «Os Estados-Membros devem aprovar todas as medidas necessárias para que os componentes de interoperabilidade:

- Apenas sejam colocados no mercado se permitirem a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário e ao mesmo tempo cumprirem os requisitos essenciais;
- Sejam utilizados no respetivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam e sejam convenientemente instalados e mantidos.»

6.1.2. As presentes disposições não obstam a que os referidos componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações.

6.1.3. A colocação de um CI no mercado é a ação inicial, que tem normalmente lugar quando o componente sai da fase de fabrico, da disponibilização desse componente, pela primeira vez, no território da UE, tendo em vista a sua distribuição ou utilização na União. O conceito de colocação no mercado refere-se a cada CI individual, não a um tipo de componente, independentemente de ser fabricado como uma unidade individual ou em série.

6.1.4. Um CI pode ser disponibilizado (isto é, colocado no mercado) a título oneroso ou gratuito, normalmente por colocação à disposição material ou por transferência de propriedade do fabricante, do mandatário do fabricante ou do importador estabelecido na UE para os distribuidores ou diretamente para os utilizadores finais, independentemente do instrumento jurídico em que a transferência se baseia (venda, empréstimo, locação ou qualquer outro tipo de instrumento jurídico).

6.1.5. Um componente de interoperabilidade deve estar conforme com as diretivas aplicáveis e com as ETI quando é colocado no mercado. Como o conceito de colocação no mercado se refere a cada CI a título individual, o fabricante deve garantir que todos os CI sem exceção estão conformes com a Diretiva Interoperabilidade, com as ETI com ela relacionadas e com outras diretivas aplicáveis aquando da sua colocação no mercado.

6.1.6. Se um fabricante, o seu mandatário na UE ou o importador puser à venda num catálogo um componente de interoperabilidade abrangido pela Diretiva Interoperabilidade e pelas ETI com ela relacionadas, considera-se que esse CI não foi colocado no mercado até ter sido efetivamente disponibilizado pela primeira vez. Por conseguinte, se um CI posto à venda num catálogo não estiver inteiramente conforme com as disposições da Diretiva Interoperabilidade e das ETI com ela relacionadas, esse facto deve ser claramente publicitado no catálogo.

6.1.7. Quando o CI é colocado no mercado, deve ser objeto de uma declaração «CE». Uma declaração «CE» pode abranger um único componente ou uma série de componentes idênticos. Em qualquer dos casos, o componente ou componentes abrangidos pela declaração «CE» devem ser claramente identificados na mesma, por exemplo através de números de série.

6.1.8. Considera-se que não houve colocação no mercado quando o produto é:

- transferido de um fabricante estabelecido num país terceiro para um mandatário na UE que tenha sido incumbido pelo fabricante de assegurar que o CI está conforme com a Diretiva Interoperabilidade e com as ETI com ela relacionadas;

- importado para a UE para ser depois re-exportado, ou seja, em regime de aperfeiçoamento;
- fabricado na UE a fim de ser exportado para um país terceiro;
- exposto em feiras ou exposições. Neste caso, poderá não estar totalmente conforme com as disposições da Diretiva Interoperabilidade e das ETI com ela relacionadas, mas esse facto deve ser claramente publicitado junto ao CI exposto.

6.2. Ciclo de vida dos subsistemas

[G 103] O ciclo de vida de um subsistema tem as seguintes fases:

- conceção,
- produção,
- ensaio final,
- entrada em serviço,
- exploração e manutenção
- fim da vida útil.

[G 104] O ciclo de vida de um subsistema pode incluir várias renovações ou readaptações.

[G 105] Tal como prevê o [artigo 5.º, n.º 2] «[os] subsistemas devem ser conformes com as ETI em vigor quando da respetiva entrada em serviço, renovação ou readaptação, nos termos da presente diretiva; essa conformidade deve ser mantida enquanto o subsistema estiver em utilização».

[G 106] No momento da entrada em serviço de um subsistema, a responsabilidade pelo cumprimento das ETI recai sobre a organização que elaborou a declaração «CE» de verificação. Além disso, essa conformidade com as ETI deve ser verificada e certificada por um organismo notificado.

[G 107] Após a entrada em serviço de um subsistema, a responsabilidade pelo cumprimento das ETI recai, nos termos do [artigo 15.º, n.º 3], sobre a EF ou o GI que exploram o subsistema e, nos termos do artigo 14.º-A da Diretiva relativa à segurança ferroviária, sobre a entidade responsável pela manutenção (ERM), no que diz respeito à manutenção dos veículos.

[G 108] O anexo 4 do presente guia apresenta alguns exemplos práticos ilustrados com gráficos.

6.2.1. Conceção, produção e ensaio final de um subsistema

[G 109] Tal como prevê o [artigo 18.º, n.º 2], o envolvimento do organismo notificado inicia-se na fase de projeto e termina imediatamente antes da entrada em serviço do subsistema. Note-se que, em relação a alguns aspetos, o ON pode não ser capaz de realizar as verificações se não tiver estado envolvido desde o início da fase de produção e, em qualquer caso, um envolvimento tardio do ON pode causar atrasos na verificação «CE» e, consequentemente, na autorização de entrada em serviço.

[G 110] Em resultado da verificação «CE», o ON emite um certificado de verificação «CE».

[G 111] O ON também é responsável pela organização do processo técnico que acompanha a declaração «CE» de verificação ([artigo 18.º, n.º 3]). Este processo deve conter, entre outros documentos, «*todos os elementos relativos às condições e restrições de utilização*».

e às instruções de manutenção, fiscalização contínua ou periódica, regulação e conservação».

- [G 112] O processo técnico deve incluir os resultados da verificação, pelos organismos designados, da conformidade com as normas nacionais notificadas aplicáveis e, quando exigido nos termos do Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão, o relatório relativo ao método comum de segurança utilizado na avaliação dos riscos referido no artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 2004/49/CE (de acordo com as secções 2.4 e 3.3 do anexo VI da Diretiva Interoperabilidade).

6.2.2. Entrada em serviço de um subsistema

- [G 113] O [artigo 15.º, n.º 1] dispõe que «(...) cabe a cada Estado-Membro autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural, constitutivos do sistema ferroviário e que sejam implantados ou explorados no respetivo território.

Para esse efeito, os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para que esses subsistemas apenas possam entrar em serviço se forem concebidos, construídos e instalados de modo a cumprirem os requisitos essenciais aplicáveis, quando integrados no sistema ferroviário.»

Isto inclui, nomeadamente, a conformidade com as ETI aplicáveis, bem como com as normas nacionais notificadas, e a integração segura desses subsistemas.

- [G 114] Nos termos do [artigo 18.º], a entidade adjudicante ou o fabricante, ou o respetivo mandatário na UE, elabora a declaração «CE» de verificação com base num certificado de verificação «CE» emitido por um ON e no processo técnico que acompanha o certificado.
- [G 115] Uma vez concluído o procedimento de verificação, a ANS do Estado-Membro em que o subsistema deverá entrar em serviço autorizará a entrada em serviço desse subsistema.
- [G 116] A obrigação de um subsistema estar conforme com determinada ETI tem início com a sua primeira entrada em serviço após a entrada em vigor dessa ETI, se o domínio de aplicação (tanto geográfico como técnico) da ETI incluir o subsistema em causa. Posteriormente, a conformidade deve ser verificada aquando de cada entrada em serviço subsequente. Além disso, a conformidade deve ser mantida enquanto o subsistema estiver em utilização.

6.2.3. Renovação ou readaptação de um subsistema

- [G 117] Em caso de renovação ou readaptação, como primeira medida, a entidade adjudicante ou o fabricante deve apresentar ao Estado-Membro em questão um dossiê com a descrição do projeto. Com base no dossiê, e tendo em conta a estratégia de execução definida no capítulo 7 da ETI aplicável, o Estado-Membro deve determinar se a importância dos trabalhos implica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço na aceção da Diretiva Interoperabilidade.
- [G 118] Essa autorização de entrada em serviço é necessária sempre que o nível de segurança possa ser negativamente afetado pelos trabalhos previstos.
- [G 119] Se for requerida uma nova autorização, o Estado-Membro deve determinar em que medida é necessário aplicar as ETI ao projeto. Nomeadamente, pode especificar, se for caso disso, as características do subsistema que devem ser objeto de um novo exame da conceção e/ou de um ensaio de tipo, as partes da ETI que devem ser cumpridas, ou as partes do subsistema que devem estar conformes com as ETI.

6.2.4. Exploração e manutenção de um subsistema

- [G 120] Relativamente aos subsistemas que tenham entrado em serviço, ou tenham sido readaptados ou renovados antes da entrada em vigor das ETI aplicáveis, e em caso de substituição associada à manutenção, a aplicação destas ETI é voluntária.
- [G 121] Em relação a um subsistema que tenha entrado em serviço, ou tenha sido readaptado ou renovado após a entrada em vigor das ETI aplicáveis, a conformidade com estas ETI deve ser mantida durante o tempo de vida desse subsistema, mesmo em caso de substituição associada à manutenção. Isto inclui a utilização de CI que sejam objeto de uma declaração «CE».
- [G 122] Por forma a preencher esse requisito, a medida de revogação de uma ETI contém geralmente um artigo que determina a continuidade da aplicação das disposições da ETI revogada no que diz respeito à manutenção de projetos autorizados em conformidade com essa ETI.
- [G 123] Esta opção permite aos organismos notificados emitir certificados «CE» em conformidade com uma ou várias ETI revogadas, nomeadamente em relação a um componente de interoperabilidade de um subsistema autorizado em conformidade com essa(s) ETI.
- [G 124] Para além da conformidade do material circulante com as disposições da Diretiva Interoperabilidade, uma EF também deve obter um certificado de segurança em cada um dos Estados-Membros onde opera, e um GI deve obter uma autorização de segurança, nos termos dos artigos 10.º e 11.º da Diretiva relativa à segurança ferroviária, respetivamente.
- [G 125] Não há envolvimento de um organismo notificado na fase de exploração e manutenção de um subsistema.

6.3. Entrada em serviço de um veículo

- 6.3.1. Nos termos do [artigo 21.º, n.º 1] da Diretiva Interoperabilidade, *«[antes] da utilização de um veículo numa rede, a sua entrada em serviço deve ser autorizada pela autoridade nacional responsável pela segurança competente para essa rede, salvo disposição em contrário...»*
- 6.3.2. Um veículo pode ser constituído por um ou mais subsistemas.
- 6.3.3. Todas as disposições relativas a autorizações de entrada em serviço de veículos (tanto existentes como novos) foram incluídas na Diretiva Interoperabilidade.
- 6.3.4. Uma diferença importante entre os subsistemas que constituem uma rede (infraestrutura e instalações fixas) e os subsistemas que constituem um veículo reside no facto de os primeiros só receberem uma autorização de entrada em serviço (concedida pela ANS do Estado-Membro onde a rede está localizada), enquanto os segundos (salvo disposição em contrário no [capítulo V]) têm de ser autorizados em todos os Estados-Membros onde o veículo irá circular.
- 6.3.5. Relativamente aos veículos, a Diretiva Interoperabilidade distingue entre a *«primeira autorização de entrada em serviço»* (isto é, a autorização no primeiro Estado-Membro onde o veículo irá entrar em serviço) e as *«autorizações complementares de entrada em serviço»* (isto é, autorizações noutros Estados-Membros onde o veículo está destinado a circular).

- 6.3.6. O princípio é o de que as verificações realizadas para a autorização num Estado-Membro não devem ser repetidas para a concessão de autorizações em qualquer outro Estado-Membro. Especificamente, a verificação «CE» tem de ser realizada para a primeira autorização de entrada em serviço e também é válida para a autorização complementar.

7. LISTA DE ANEXOS

1. Guias específicos para as diversas ETI (incluindo listas das normas aplicáveis e outros documentos)
2. Avaliação da conformidade e verificação «CE»
3. O quadro europeu
4. Exemplos de aplicação das ETI em diversas fases

(Ver no sítio Internet da Agência as últimas versões disponíveis dos anexos, ligações Internet e endereços úteis e perguntas frequentes).

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[1]	Diretiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários	L 237, 24.8.1991	Diretiva 2007/58/CE L 315, 3.12.2007	--
[2]	Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário	L 143, 27.6.1995	Diretiva 2004/49/CE L 220, 21.6.2004	--
[3]	Diretiva 95/19/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa à repartição das capacidades de infraestrutura ferroviária e à cobrança de taxas de utilização da infraestrutura	L 143, 27.6.1995	Diretiva 2001/14/CE (revogação) L 75, 15.3.2001	--
[4]	Diretiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade	L 235, 17.9.1996	Diretiva 2008/57/CE (revogação) L 191, 18.7.2008	--
[5]	Diretiva 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	L 24, 21.7.1998	Diretiva 2006/96/CE L 363, 20.12.2006	--
[6]	Diretiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários	L 75, 15.3.2001	Retificação, L 334, 18.12.2001	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[7]	Diretiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 fevereiro de 2001, que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário	L 75, 15.3.2001	–	--
[8]	Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança	L 75, 15.3.2001	Diretiva 2007/58/CE L 315, 3.12.2007	--
[9]	Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 110, 20.4.2001	Diretiva 2008/57/CE (revogação) L 191, 18.7.2008	--
[10]	Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais	L 134, 30.4.2004	Regulamento (CE) n.º 1251/2011 L 319 43 2.12.2011	--
[11]	Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera as Diretivas 95/18/CE e 2001/14/CE	L 164, 30.4.2004	Diretiva 2009/149/CE L 313, 28.11.2009	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[12]	Diretiva 2004/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2004 que altera a Diretiva 96/48/CE do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 164, 30.4.2004	Diretiva 2008/57/CE (revogação) L 191, 18.7.2008	--
[13]	Diretiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários	L 164, 30.4.2004	Retificação L 164, 30.4.2004	--
[14]	Diretiva 2007/32/CE da Comissão, de 1 de junho de 2007, que altera o anexo VI da Diretiva 96/48/CE do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e o anexo VI da Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 141, 2.6.2007	Diretiva 2008/57/CE (revogação) L 191, 18.7.2008	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[15]	Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária	L 315, 3.12.2007	–	--
[16]	Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade	L 315, 3.12.2007	–	--
[17]	Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade	L 191, 18.7.2008	Diretiva 2009/131/CE L 273, 17.10.2009 Diretiva 2011/18/UE L 57, 2.3.2011	--
[18]	Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários	L 315, 3.12.2007	–	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[19]	Decisão 94/1/CE do Conselho e da Comissão, de 13 de dezembro de 1993, relativa à celebração do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu entre as Comunidades Europeias, os seus Estados-membros e a República da Áustria, a República da Finlândia, a República da Islândia, o Principado do Liechtenstein, o Reino da Noruega, o Reino da Suécia e a Confederação Suíça	L 1, 3.1.1994	–	--
[20]	Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia («regulamento relativo à Agência»)	L 220, 21.6.2004	Regulamento (CE) n.º 1335/2008 L 354, 31.12.2008	--
[21]	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	L 184, 17.7.1999	Regulamento (UE) n.º 182/2011 L 55, 28.2.2011	--
[22]	Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, e que revoga a Decisão 93/465/CEE	L 218, 13.8.2008	–	--
[23]	Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93	L 218, 13.8.2008	–	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[24]	Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes	L 286, 4.11.2010	–	--
[25]	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	L 228, 9.9.1996	Decisão n.º 661/2010/UE (revogação) L 286, 4.11.2010	--
[26]	Decisão 93/465/CEE do Conselho, de 22 de julho de 1993, relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, destinados a ser utilizados nas diretivas de harmonização técnica	L 220, 30.8.1993	Decisão 768/2008/CE (revogação) L 218, 13.8.2008	--
[27]	Regulamento (CEE) n.º 339/93 do Conselho, de 8 de fevereiro de 1993, relativo aos controlos da conformidade dos produtos importados de países terceiros com as regras aplicáveis em matéria de segurança dos produtos	L 40, 17.2.1993	Regulamento (CE) n.º 765/2008 (revogação) L 218, 13.8.2008	--
[28]	Decisão 2006/679/CE da Comissão, de 28 de março de 2006, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 284, 16.10.2006	Revogação: Decisão 2012/88/UE L 51, 25.1.2012 Alteração: Decisão 2012/463/UE L 217, 14.8.2012	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[29]	Decisão 2006/860/CE da Comissão, de 7 de novembro de 2006, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade	L 342, 7.12.2006	Revogação: Decisão 2012/88/UE L 51, 25.1.2012 Alteração: Decisão 2012/463/UE L 217, 14.8.2012	--
[30]	Decisão 2006/861/CE da Comissão, de 28 de julho de 2006, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema material circulante — vagões de mercadorias do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 344, 8.12.2006	Alteração: Decisão 2009/107/CE L 45, 14.2.2009 Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[31]	Decisão 2006/920/CE ETI da Comissão, de 11 de agosto de 2006, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema exploração e gestão do tráfego do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 359, 18.12.2006	Revogação Decisão 2011/314/UE L 144, 31. 5.2011	--
[32]	Decisão 2011/229/UE da Comissão 4 de abril de 2011 relativa à especificação técnica de interoperabilidade respeitante ao subsistema «material circulante-ruído» do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 99, 13.4.2011	Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[33]	Regulamento (CE) n.º 62/2006 da Comissão, de 23 de dezembro de 2005, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 13, 18.1.2006	Regulamento da Comissão (UE) 328/2012 L 106, 17.4.2012	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[34]	Decisão 2008/217/CE da Comissão, de 20 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema infraestrutura do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade	L 77, 19.3.2008	Alteração: Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[35]	Decisão 2008/163/CE da Comissão, de 20 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade segurança nos túneis ferroviários do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade	L 64, 7.3.2008	Alteração: Decisão 2011/291/UE L 139, 26.5.2011 Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[36]	Decisão 2008/164/CE da Comissão, de 21 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade	L 64, 7.3.2008	Alteração: Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[37]	Decisão 2008/231/CE da Comissão, de 1 de fevereiro de 2008, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema exploração do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade	L 84, 26.3.2008	Alteração: Decisão 2010/640/UE L 280, 26.10.2010 Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[38]	Decisão 2008/232/CE da Comissão, de 21 de fevereiro de 2008, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema material circulante do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade	L 84, 26.3.2008	Alteração: Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[39]	Decisão 2008/284/CE da Comissão, de 6 de março de 2008, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema energia do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade	L 104, 14.4.2008	Alteração: Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[40]	Decisão C(2010)2576 da Comissão, de 29 de abril de 2010, que confere à Agência Ferroviária Europeia um mandato para aprofundar e rever as especificações técnicas de interoperabilidade com vista a alargar o seu âmbito de aplicação a todo o sistema ferroviário da União Europeia			
[41]	Decisão 2010/640/UE da Comissão, de 21 de outubro de 2010, que altera as Decisões 2006/920/CE e 2008/231/CE no que respeita às especificações técnicas de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» dos sistemas ferroviários transeuropeus convencionais e de alta velocidade	L 280, 26.10.2010	Decisão 2011/314/EU L 144, 31.5.2011	--
[42]	Decisão 2010/713/UE da Comissão, de 9 de novembro de 2010, relativa aos módulos para os procedimentos de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização e de verificação CE a utilizar no âmbito das especificações técnicas de interoperabilidade adotadas ao abrigo da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho	L 319, 4.12.2010	--	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[43]	Recomendação da Comissão 2011/217/UE, de 29 de março de 2011, relativa à autorização de entrada em serviço de subsistemas estruturais e de veículos nos termos da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho	L 95, 8.4.2011	--	--
[44]	Mandato-quadro conferido à Agência Ferroviária Europeia para o exercício de determinadas atividades ao abrigo das Diretivas 96/48/CE e 2001/16/CE – Decisão C(2007)3371	Não aplicável	–	--
[45]	Decisão 2011/274/UE da Comissão, de 26 de abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «energia» do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 126, 14.5.2011	Decisão 2012/464/UE L 217, 30, 14.8.2012	--
[46]	Decisão 2011/275/UE da Comissão, de 26 de abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «infraestrutura» do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L126, 14.5.2011	Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[47]	Decisão 2011/291/UE da Comissão, de 26 de abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 139, 26.5.2011	Decisão 2012/464/UE L 217, 14.08.2012	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[48]	Decisão 2011/314/UE da Comissão, de 12 de maio de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário transeuropeu convencional	L 144, 31.5.2011	Alteração: Decisão 2012/464/UE L 217, 14.8.2012	--
[49]	Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão, de 5 de maio de 2011, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu	L 123, 12.5.2011	Regulamento (UE) 665/2012 L 194, 1, 21.7.2012	--
[50]	Diretiva 2009/131/CE da Comissão, de 16 de outubro de 2009, que altera o anexo VII da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade	L 273, 17.10.2009	--	--
[51]	Diretiva 2011/18/UE da Comissão, de 1 de março de 2011, que altera os anexos II, V e VI da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade	L 57, 2.3.2011	--	--
[52]	Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão	L 55, 28.2.2011	--	--

Quadro 6: Documentos de referência

Ref.	Referência do documento	Jornal Oficial	Última alteração	Versão
[53]	Decisão 2012/88/UE da Comissão, de 25 de janeiro de 2012, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas «controlo-comando e sinalização» do sistema ferroviário transeuropeu	L 51, 1, 25.1.2012		

DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

Definições

- [G 126] O quadro seguinte apresenta uma lista dos termos utilizados no presente guia e respetivas definições.
- [G 127] Alguns desses termos já foram definidos nos textos jurídicos pertinentes; nesses casos, figuram em itálico e entre aspas, e a fonte da definição é indicada. Estas definições são vinculativas.
- [G 128] Alguns termos não estão definidos nos textos jurídicos; nesses casos, as definições foram extraídas de normas ou guias, ou formuladas pela equipa que elaborou o presente guia. Estas definições não são vinculativas.

Quadro 7: Definições

Termo	Definição/fonte
Atos da Agência	Qualquer documento emitido pela Agência Ferroviária Europeia nos termos do artigo 2.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 881/2004.
Domínio de utilização	Característica de conceção do(s) subsistema(s) em que o componente de interoperabilidade se destina a ser incorporado.
Parâmetro fundamental	«[As] condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes a nível da interoperabilidade, especificadas nas ETI aplicáveis» ([artigo 2.º, alínea k)])
Conformidade	Cumprimento dos requisitos específicos por um produto, processo, serviço, sistema, pessoa ou organismo (interpretação do artigo R1, n.º 12, do anexo I da Decisão 768/2008/CE).
Avaliação da conformidade	«[O] processo de verificação através do qual se demonstra o cumprimento dos requisitos específicos aplicáveis a um dado produto, processo, serviço, sistema, pessoa ou organismo» (artigo R1, n.º 12, do anexo I da Decisão 768/2008/CE)
Organismo de avaliação da conformidade	«[O] organismo que efetue atividades de avaliação da conformidade, nomeadamente calibração, ensaio, certificação e inspeção» (artigo R1, n.º 13, do anexo I da Decisão 768/2008/CE); no caso da Diretiva Interoperabilidade, um organismo notificado é um organismo de avaliação da conformidade com as ETI e um organismo designado é um organismo de avaliação da conformidade com as normas nacionais notificadas.
Organismo de avaliação MCS	«[A] pessoa, organização ou entidade independente e competente que efetua uma investigação com o propósito de chegar a uma conclusão, baseada em provas, acerca da adequação de um sistema para cumprir os seus requisitos de segurança» (artigo 3.º, n.º 14, do Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão)

Quadro 7: Definições

Termo	Definição/fonte
Entidade adjudicante	«[Qualquer] entidade, pública ou privada, que encomende o projeto e/ou a construção, a renovação ou a readaptação de um subsistema. Essa entidade pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura, um detentor ou o concessionário responsável pela execução de um projeto» ([artigo 2.º, alínea r)])
Derrogação	Isenção total ou parcial dos requisitos das ETI concedida nos termos do [artigo 9.º].
Exame da conceção	Avaliação do projeto de um produto mediante o exame dos métodos, instrumentos e resultados da conceção, tendo em conta, se for caso disso, os resultados dos ensaios e revisões e a validação por experimentação em serviço. (procedimento no âmbito do módulo CH1 para os componentes de interoperabilidade ou do módulo SH1 para os subsistemas)
Organismo designado (OD)	Organismo indicado por um Estado-Membro para a avaliação da conformidade dos subsistemas com as normas técnicas nacionais notificadas nos termos do [artigo 17.º ou 20.º]
Requisitos essenciais	«[O] conjunto de condições descritas no anexo III que devem ser cumpridas pelo sistema ferroviário, pelos subsistemas, pelos componentes de interoperabilidade, incluindo as interfaces» ([artigo 2.º, alínea g)])
Especificação europeia	«[Especificação] técnica comum, aprovação técnica europeia ou norma nacional que transponha uma norma europeia, tal como definidas no anexo XXI da Diretiva 2004/17/CE» ([artigo 2.º, alínea h)])
Sistema ferroviário existente	«[A] estrutura constituída pelas linhas e instalações fixas da rede ferroviária existente e os veículos de qualquer categoria e origem que circulam nessas infraestruturas» ([artigo 2.º, alínea o)])
Norma harmonizada	«[Qualquer] norma europeia adotada por um dos organismos de normalização europeus enumerados no anexo I da Diretiva 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 da informação, no quadro de um mandato da Comissão conferido nos termos do n.º 3 do artigo 6.º dessa diretiva, e que, por si só ou em conjunto com outras normas, constitui uma solução para o cumprimento de uma disposição legal» ([artigo 2.º, alínea u)])

Quadro 7: Definições

Termo	Definição/fonte
Gestor da infraestrutura (GI)	«[Qualquer] organismo ou empresa responsável, em particular, pela instalação e manutenção de uma infraestrutura ferroviária, ou de parte dela, conforme definido no artigo 3.º da Diretiva 91/440/CEE, o que poderá igualmente incluir a gestão dos sistemas de controlo e segurança da infraestrutura. As funções de gestor da infraestrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diversos organismos ou empresas» (artigo 3.º, alínea b), da Diretiva relativa à segurança ferroviária)
Solução inovadora	Solução técnica que respeita os requisitos essenciais da Diretiva Interoperabilidade e outras disposições regulamentares decorrentes do Tratado, mas não cumpre alguns dos requisitos especificados nas ETI aplicáveis e/ou que não pode ser avaliada nos termos dessas ETI.
Autoridade nacional responsável pela segurança (ANS)	«[Organismo] nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do disposto na Diretiva [relativa à segurança ferroviária] ou qualquer organismo binacional encarregado pelos Estados-Membros dessas tarefas para garantir um regime de segurança unificado em infraestruturas transfronteiras especializadas» (artigo 3.º, alínea g), da Diretiva relativa à segurança ferroviária)
Organismo notificado (ON)	«[O organismo] [responsável] pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação «CE» dos subsistemas» ([artigo 2.º, alínea j)])
Ponto em aberto	Quaisquer aspetos técnicos que correspondam a requisitos essenciais e não possam ser expressamente tratados numa ETI, devendo ser claramente identificados num anexo à ETI nos termos do [artigo 5.º, n.º 6].
Entrada em serviço	«[O] conjunto das operações através das quais um subsistema ou um veículo é colocado no seu estado de funcionamento nominal» ([artigo 2.º, alínea q)])
Colocação no mercado	«[A] primeira disponibilização de um produto no mercado comunitário» (artigo R1, n.º 2, do anexo I da Decisão 768/2008/CE), entendendo-se por «disponibilização» «a oferta de um produto para distribuição, consumo ou utilização no mercado comunitário no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito» (artigo R1, n.º 1, do anexo I da Decisão 768/2008/CE)
Projeto em fase avançada de desenvolvimento	«[Qualquer] projeto cujo planeamento/construção se encontre numa fase em que deixa de ser possível aceitar, para o Estado-Membro interessado, alterações do caderno de encargos. Esta impossibilidade pode ser de natureza jurídica, contratual, económica, financeira, social ou ambiental, e deve ser devidamente justificada» ([artigo 2.º, alínea t)])

Quadro 7: Definições

Termo	Definição/fonte
Empresa ferroviária (EF)	«[Uma] empresa ferroviária na aceção da Diretiva 2001/14/CE e qualquer outra empresa pública ou privada cuja atividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tração ser obrigatoriamente garantida por essa empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efetuem a tração» (artigo 3.º, alínea c), da Diretiva relativa à segurança ferroviária)
Domínio regulamentar	Requisitos dos produtos e todas as ações e atividades para cumprir, verificar e atestar estes requisitos, legalmente exigidas pelo Estado ou por uma autoridade estatal.
Renovação	«[As] obras de substituição importantes de um subsistema ou de parte de um subsistema que não alteram o seu desempenho global» ([artigo 2.º, alínea n)])
Caso específico	«[As] partes do sistema ferroviário que exigem disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, por força de condicionaisismos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de coerência face ao sistema existente. Tal pode compreender, nomeadamente, as linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da Comunidade, o gabarito, a bitola ou a distância entre as vias, bem como os veículos destinados a uma utilização estritamente local, regional ou histórica e os veículos que tenham como proveniência ou destino países terceiros» ([artigo 2.º, alínea l)])
Substituição no âmbito da manutenção	«[A] substituição de componentes por peças de função e desempenho idênticos no âmbito de operações de manutenção preventiva ou corretiva» ([artigo 2.º, alínea p)])
Parecer técnico (PT)	Ato da Agência emitido nos termos do artigo 2.º do regulamento relativo à Agência
Exame de tipo	O exame CE de tipo faz parte de um procedimento de avaliação da conformidade em que um organismo notificado examina o projeto técnico de um produto e verifica e atesta que o projeto técnico do produto cumpre os requisitos dos instrumentos legislativos que lhe são aplicáveis. (Procedimento no âmbito dos módulos CB e SB das ETI, também previsto na Decisão 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.)
Readaptação	«[As] obras importantes de alteração de um subsistema ou de parte de um subsistema que melhoram o seu desempenho global» ([artigo 2.º, alínea m)])

Quadro 7: Definições

Termo	Definição/fonte
Domínio voluntário	Requisitos dos produtos e todas as ações e atividades para cumprir, verificar e atestar esses requisitos, que são exigidos pelo cliente numa base contratual, mas não são exigidos pelo Estado ou por uma autoridade estatal.

Abreviaturas

Quadro 8: Abreviaturas

ABREVIATURA	TEXTO INTEGRAL
AEIF	Associação Europeia para a Interoperabilidade Ferroviária (Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire)
CCS	Controlo-Comando e Sinalização
CEN	Comité Europeu de Normalização
CENELEC	Comité Europeu de Normalização Eletrotécnica
CV	Sistema Ferroviário Convencional
MCS	Métodos comuns de segurança
OD	Organismo designado
ERM	Entidade responsável pela manutenção
EEE	Espaço Económico Europeu
GIE	Gestores de infraestruturas europeias
CEM	Compatibilidade eletromagnética
ENE	Energia
EPTTOLA	European Passenger Train and Traction Operating Lessors Association (Associação Europeia de Locadores Operacionais de Comboios e Tração de Passageiros)
ERA	Agência Ferroviária Europeia, também denominada «Agência»
ERADIS	Base de dados de interoperabilidade da Base de Dados de interoperabilidade e segurança da Agência Ferroviária Europeia
ERTMS	Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário
ESO	Organismo europeu de normalização
ETCS	Sistema europeu de controlo dos comboios (European Train Control System)
ETSI	Instituto Europeu de Normas de Telecomunicações
UE	União Europeia

Quadro 8: Abreviaturas

ABREVIATURA	TEXTO INTEGRAL
GSM-R	Sistema Mundial de Comunicações Móveis – Caminho de ferro (Global System for Mobile Communications – Railway)
AV	Alta velocidade
CI	Componente de interoperabilidade
IEC	Comissão Eletrotécnica Internacional
GI	Gestor da infraestrutura
INF	Infraestrutura
ISO	Organização Internacional de Normalização
DVI	Declaração de verificação intermédia
LOC e PAS	Locomotivas e material circulante de passageiros
E-M	Estado-Membro da UE ou do EEE
NB Rail	Grupo Coordenador dos Organismos Notificados para os produtos e sistemas ferroviários
ON	Organismo notificado
ANS	Autoridade nacional responsável pela segurança
PMR	Pessoas com mobilidade reduzida
JO	Jornal Oficial da União Europeia
OPE	Exploração e gestão do tráfego
PeE	Perguntas e esclarecimentos
SGQ	Sistema de gestão da qualidade
RU	Recomendação de utilização
RISC	Comité para a Interoperabilidade e a Segurança Ferroviárias
MC	Material circulante
EF	Empresa ferroviária
STF	Segurança em túneis ferroviários

Quadro 8: Abreviaturas

ABREVIATURA	TEXTO INTEGRAL
ATM	Aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias
ATP	Aplicações telemáticas para o transporte de passageiros
RTE-T	Rede transeuropeia de transporte
PT	Parecer técnico
ETI	Especificações Técnicas de Interoperabilidade
UIC	União Internacional dos Caminhos de Ferro (Union Internationale des Chemins de fer)
UIP	União Internacional de Proprietários de Vagões Particulares (Union Internationale d'associations de Propriétaires de wagons de particuliers)
UIRR	União Internacional dos Transportes Combinados Rodoferroviários (Union Internationale des opérateurs de transport combiné Rail-Route)
UITP	União Internacional dos Transportes Públicos (Union Internationale des Transports Publics)
UNIFE	União das Indústrias Ferroviárias Europeias (Union des Industries Ferroviaires Européennes)
VAG	Vagões