

Bruxelas, 7.9.2016  
COM(2016) 491 final

2016/0236 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que cria um sistema de certificação da União para os equipamentos de rastreio de  
segurança da aviação**

{SWD(2016) 259 final}  
{SWD(2016) 261 final}

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **Objetivo da proposta**

O objetivo da presente proposta é contribuir para o bom funcionamento do mercado interno e aumentar a competitividade global da indústria da UE, mediante a criação de um sistema de certificação da UE para os equipamentos de rastreio de segurança da aviação.

A maior competitividade da indústria de segurança da UE poderá proporcionar soluções tecnológicas que melhorem consideravelmente a segurança dos cidadãos europeus, contribuindo para aumentar a capacidade da sociedade europeia para prevenir e responder às ameaças contra a sua segurança.

O sistema de certificação criado pela presente proposta baseia-se no processo de avaliação comum (PAC), elaborado no âmbito da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), para avaliar a conformidade dos equipamentos de rastreio de segurança da aviação com os requisitos de desempenho definidos pela UE, combinando-o com um procedimento de acreditação dos organismos de avaliação da conformidade. O objetivo é criar um sistema único de certificação da UE, assente na homologação UE e na emissão de certificados de conformidade pelos fabricantes, que serão válidos em todos os Estados-Membros da UE com base no princípio do reconhecimento mútuo.

#### **• Contexto geral**

O equipamento de rastreio de segurança da aviação consiste em equipamentos de segurança utilizados para o rastreio de pessoas, bagagem de cabina, bagagem de porão, fornecimentos, carga aérea e correio aéreo. Estes equipamentos representam um mercado enorme, com um volume de negócios anual global de 14 mil milhões de EUR, dos quais 4,2 mil milhões de EUR só na União Europeia. Os aeroportos e as plataformas aeroportuárias encontram-se igualmente entre os setores com maior potencial de crescimento global, em especial nos mercados asiáticos.

O Regulamento (CE) n.º 300/2008 estabelece as especificações técnicas e os requisitos de desempenho dos equipamentos de rastreio de segurança da aviação utilizados nos aeroportos da UE. O referido regulamento assenta em normas elaboradas pela Comissão e continuamente adaptadas em função da evolução das ameaças e da avaliação dos riscos. Tendo em conta os eventuais riscos para a segurança nacional dos Estados-Membros suscitados pela divulgação dessas normas, estas são tratadas como informação classificada, só podendo ser facultadas às pessoas, empresas ou organizações que disponham da devida certificação de segurança e de uma justificação válida (segundo o critério da «necessidade de saber»).

A legislação acima referida não prevê, contudo, um sistema de avaliação da conformidade juridicamente vinculativo à escala da UE que garanta o respeito das normas em todos os aeroportos da UE. Consequentemente, os equipamentos certificados num Estado-Membro só podem ser comercializados no mercado desse Estado-Membro. Os outros Estados-Membros podem ou não reconhecer essa certificação ou exigir que os equipamentos sejam novamente testados para verificar se cumprem os requisitos prescritos pela legislação da UE, ou até impedir a sua utilização no seu território. Em qualquer caso, não existe um procedimento de reconhecimento automático da certificação emitida pelo primeiro Estado-Membro.

Os Estados-Membros, em colaboração com a Comissão, resolveram em parte essa fragmentação adotando metodologias de ensaio comuns para várias categorias de equipamentos de rastreio de segurança da aviação a aplicar no âmbito da CEAC. Em 2008, a CEAC definiu um processo de avaliação comum (PAC) para testar os equipamentos de rastreio utilizados no setor da aviação. Desde então, o PAC foi revisto e melhorado em termos de eficácia, mas ainda não tem o caráter juridicamente vinculativo que lhe permitiria explorar todo o seu potencial.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

A **Agenda Europeia para a Segurança (COM(2015) 185 final)**, adotada pela Comissão Europeia em abril de 2015, sublinha a necessidade de uma indústria de segurança da UE competitiva e que contribua igualmente para a autonomia da UE na satisfação das necessidades europeias em matéria de segurança. Além disso, a UE incentiva o desenvolvimento de soluções inovadoras no domínio da segurança, nomeadamente através da definição de normas e de certificados comuns. A Agenda Europeia para a Segurança prevê também que a Comissão estude outras medidas, nomeadamente quanto aos sistemas de alarme e aos equipamentos de rastreio em aeroportos, a fim de eliminar os obstáculos ao mercado único e aumentar a competitividade da indústria de segurança da UE nos mercados de exportação.

A presente proposta contribuirá para melhorar a competitividade da indústria europeia de segurança, a qual poderá proporcionar soluções mais inovadoras e eficazes para reforçar a segurança dos cidadãos e dar um contributo importante para aumentar a capacidade de resistência da sociedade europeia às ameaças contra a sua segurança.

No que se refere ao objetivo da proposta, importa referir a **comunicação da Comissão intitulada «Política industrial em matéria de segurança — Plano de Ação para uma indústria de segurança inovadora e competitiva (COM (2012) 417)»**. A Ação 2 do referido Plano de Ação prevê o seguinte: «De acordo com uma análise de impacto aprofundada e a consulta das partes interessadas, a Comissão apresenta duas propostas legislativas: uma para estabelecer um sistema de certificação harmonizado a nível da UE para os equipamentos de rastreio nos aeroportos (deteção); outra para estabelecer um sistema de certificação harmonizado a nível da UE para sistemas de alarme. O objetivo é obter o reconhecimento mútuo dos sistemas de certificação».

O equipamento de rastreio de segurança da aviação é abrangido pelas disposições do **Regulamento (CE) n.º 300/2008**, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e pelos respetivos atos de execução, nomeadamente o **Regulamento (UE) n.º 185/2010 da Comissão** que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

Uma vez que já existem requisitos de desempenho pormenorizados e métodos de ensaio do equipamento de rastreio no domínio da aviação, a proposta não acrescenta nova legislação técnica. Pelo contrário, contribui claramente para a aplicação das referidas disposições criando um sistema de certificação da UE para os equipamentos de rastreio. Com base nesse sistema, a conformidade com os requisitos de desempenho seria demonstrada em laboratórios de ensaio acreditados que apliquem metodologias de ensaio comuns, como as elaboradas no âmbito da CEAC. A criação de um sistema de certificação eficaz exige a adoção de um ato jurídico para instituir o enquadramento necessário.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta é coerente com as principais políticas da UE no domínio do mercado único e da livre circulação de mercadorias. Na sua elaboração, foram tidos em conta o **Regulamento (CE) n.º 765/2008, de 9 de julho de 2008**, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos e a **Decisão n.º 768/2008/CE, de 9 julho de 2008**, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos.

Além disso, a proposta é coerente com a prioridade atribuída pela Comissão Europeia ao reforço da competitividade das empresas da UE, superando a fragmentação dos mercados da indústria de segurança, como sublinhado pelo **Presidente Juncker nas suas orientações políticas** («Um mercado interno mais aprofundado e mais equitativo, dotado de uma base industrial reforçada»).

## 2. **BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A base jurídica da ação da UE é o artigo 114.º do TFUE, que trata da aproximação das legislações dos Estados-Membros, a fim de atingir os objetivos enunciados no artigo 26.º do TFUE, nomeadamente o correto funcionamento do mercado interno.

- **Subsidiariedade**

O objetivo do regulamento, que consiste em estabelecer normas relativas aos requisitos administrativos e de procedimento para a homologação UE de equipamento de rastreio de segurança da aviação, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros da União. Com efeito, se estes pretendessem lançar uma iniciativa desse tipo por sua própria iniciativa, já o teriam feito quando criaram o sistema PAC no âmbito da CEAC. Devido à sua dimensão e aos seus efeitos, a criação de um sistema de homologação UE que implique o reconhecimento mútuo da certificação da conformidade entre os Estados-Membros só pode ser efetuada à escala da UE.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Proporcionalidade**

A presente proposta é conforme com o princípio da proporcionalidade pois não excede o necessário para se atingir o objetivo de garantir o bom funcionamento do mercado interno, melhorando simultaneamente a competitividade da indústria da UE no setor dos equipamentos de rastreio de segurança da aviação.

Além disso, dada a necessidade de assegurar condições equitativas aos fabricantes deste tipo de equipamento em relação aos seus concorrentes, tanto nos mercados da UE como fora da União, a criação de um sistema comum de certificação necessário para comercializar ou colocar em funcionamento tais equipamentos na UE é proporcional ao objetivo da proposta.

- **Escolha do instrumento**

A base jurídica pertinente (artigo 114.º do TFUE), não impõe uma forma específica de instrumento jurídico.

No entanto, tendo em conta os objetivos, o contexto específico e o teor da proposta, um regulamento parece ser um instrumento mais adequado do que uma diretiva para instituir um enquadramento claro para o sistema de certificação da UE, com base nos Regulamentos (CE) n.º 300/2008 e (UE) n.º 185/2010 já em vigor.

### 3. **RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES EX POST, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Consulta das partes interessadas**

A proposta resulta de uma consulta alargada das partes interessadas que foi realizada da seguinte forma:

- Entre 5 de março e 10 de junho de 2013 foi realizada uma **consulta pública sobre a certificação do equipamento de rastreio de segurança da aviação**. A consulta foi publicada no portal «A sua voz na Europa» e recebeu 37 contribuições. Apesar de a taxa de resposta ser relativamente baixa, os seus resultados podem ser considerados representativos, uma vez que foram obtidas respostas de todos os principais grupos de interessados [administrações nacionais, todos os tipos de empresas (incluindo PME), laboratórios de ensaio, operadores aeroportuários, etc]. Além disso, as associações mais representativas do setor, como a principal associação de companhias aéreas, que representa cerca de 240 companhias e 84% do tráfego aéreo mundial, a principal associação empresarial, representativa da maior parte dos fabricantes da UE, e vários laboratórios de ensaio, responderam à consulta, representando de facto várias centenas de partes interessadas. As principais conclusões da consulta, resumidas na ficha de avaliação de impacto que acompanha a presente proposta, apoiam integralmente a abordagem legislativa adotada.
  - Em 25 de setembro de 2013, no seguimento da consulta pública, foi organizado um **seminário**, em que participaram representantes de todos os grupos de interessados, incluindo os Estados-Membros, a indústria, a ECAC e representantes dos utilizadores finais (Airports Council International Europe). A principal conclusão do seminário foi a convergência dos resultados dos estudos apresentados durante a primeira sessão (ver ponto seguinte), em termos de problemáticas e de potenciais soluções.
  - Apesar de ter decorrido um certo período de tempo entre a consulta pública, a realização do seminário e a apresentação da avaliação de impacto, continuam a ser válidas as conclusões dessas consultas quanto à inexistência de procedimentos comuns juridicamente vinculativos para a certificação dos equipamentos de rastreio de segurança da aviação nos Estados-Membros da UE. Este facto foi confirmado nos contactos com todas as partes interessadas durante o ano de 2015.
- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Ao elaborar a avaliação do impacto da proposta, a Comissão apoiou-se igualmente num estudo efetuado por um contratante externo (*Study on security R&D in major 3rd countries*),

em que se analisam em pormenor os regimes de certificação e de avaliação da conformidade existentes tanto na UE como no resto do mundo. Esse estudo abrange igualmente uma avaliação do impacto das opções estratégicas identificadas pela Comissão. Todas as suas conclusões foram incluídas na avaliação de impacto e devidamente tidas em conta na elaboração da presente proposta.

Foi ainda tido em conta na avaliação de impacto o estudo intitulado *Detection Requirements and Testing Methodologies for Aviation Security Screening Devices in the EU and EFTA* efetuado pela DG JRC (Instituto dos Materiais e Medições de Referência de Geel) e publicado na primavera de 2013.

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta é acompanhada da avaliação de impacto (referência a inserir).

A avaliação de impacto mereceu a apreciação positiva do Comité de Controlo da Regulamentação da Comissão em 3 de julho de 2015.

No quadro da avaliação de impacto, foram tidas em conta cinco opções estratégicas, incluindo o cenário de referência:

1. «Cenário de referência»: a Comissão não adotaria qualquer iniciativa específica.
2. Recomendação aos Estados-Membros para aceitarem reciprocamente os respetivos sistemas nacionais de certificação e/ou recorrerem ao processo de avaliação comum da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC).
3. «Legislação»: a Comissão prepararia uma proposta legislativa permitindo que os fabricantes comercializassem os seus produtos em toda a União, uma vez certificados num Estado-Membro.
  - 3.1. «Abordagem tradicional», ou «harmonização plena», caracterizada por um sistema de certificação aplicado pelas autoridades de homologação nacionais com base em especificações pormenorizadas estabelecidas na legislação: 1) requisitos de desempenho aplicáveis aos equipamentos; 2) metodologias de ensaio comuns e 3) acreditação dos laboratórios de ensaio.
  - 3.2. «Nova abordagem», assente não em especificações pormenorizadas, mas em normas publicamente disponíveis. O sistema de certificação deste modo instituído limitar-se-ia aos requisitos essenciais para o equipamento de rastreio de segurança da aviação, redigidos em termos gerais. Esta opção foi rejeitada, dado que os atuais requisitos de desempenho da UE em que tal abordagem se basearia têm caráter confidencial e não podem ser divulgados.
  - 3.3. A terceira opção, a «abordagem centralizada», com base na qual o sistema de certificação criado seria bastante semelhante ao previsto pela opção 3.1, mas seria aplicado centralmente por uma única agência da UE.

Foi privilegiada a opção 3.1, correspondente à «abordagem tradicional», dado o forte impacto positivo e o vasto apoio recolhido entre todos os interessados, incluindo os Estados-Membros. De acordo com esta opção, a certificação do equipamento de rastreio da aviação seria efetuada num único Estado-Membro, visto que o certificado emitido seria imediatamente válido em todos os 28 Estados-Membros da UE. Isto permitiria aumentar a eficiência do mercado global da UE no setor do rastreio de segurança da aviação e teria um impacto positivo na livre

circulação de mercadorias. A escolha ao dispor dos clientes (nomeadamente os operadores aeroportuários) seria igualmente melhorada, dado que poderiam optar por adquirir qualquer equipamento de rastreio de segurança da aviação com «certificação UE» e não apenas os equipamentos certificados no respetivo país. O procedimento de certificação único pode reduzir os encargos administrativos para os fabricantes e reduzir os prazos de colocação no mercado. Deve ter igualmente um impacto positivo na competitividade global dos fabricantes europeus, nomeadamente em relação aos concorrentes norte-americanos (lucros das vendas estimados em 22 milhões de EUR anuais em média). O aumento previsto da competitividade deverá provocar um aumento global das vendas dos fabricantes da UE nos países terceiros, o que, por seu turno, terá um impacto social positivo nos dados globais do emprego no setor.

**A eliminação da necessidade de ensaiar várias vezes um mesmo modelo ou configuração de equipamento permitirá reduzir o número de ensaios a efetuar anualmente por cada laboratório. Essa redução do número de ensaios implicará uma redução das receitas dos laboratórios. Tal redução das receitas deve, contudo, ser inferior às economias efetuadas pelos fabricantes já referidas, uma vez que nem todos os custos estão diretamente relacionados com os custos da certificação enquanto tal (por exemplo, o transporte dos equipamentos)<sup>1</sup>. Nenhuma das opções teria um impacto ambiental considerável. O impacto ambiental atual do desenvolvimento, produção, ensaio ou transporte dos equipamentos não seria afetado por uma eventual harmonização dos procedimentos de certificação.**• **Adequação e simplificação da legislação**

Como já foi referido, um dos dois objetivos gerais da proposta é aumentar a competitividade global das empresas da UE que operam no domínio dos equipamentos de rastreio de segurança da aviação.

Concretamente, a proposta visa reduzir os custos resultantes da regulamentação e do tempo de colocação no mercado, eliminando a necessidade de efetuar múltiplos ensaios e de introduzir adaptações específicas a cada Estado-Membro, criando portanto condições mais favoráveis aos investimentos nas tecnologias de segurança.

Por outro lado, pretende melhorar a imagem dos produtos da UE no mercado mundial, criando um rótulo que certifica a conformidade com as normas da UE e estabelecendo condições de concorrência equitativas em relação às empresas norte-americanas.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A presente proposta não tem qualquer incidência no orçamento da União.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

A proposta prevê a criação de um sistema adequado de acompanhamento e avaliação.

Concretamente, a Comissão deve publicar de cinco em cinco anos um relatório sobre a aplicação do regulamento.

Esse relatório deve ter por base num inquérito dirigido a todos os interessados para avaliar a eficiência e a eficácia da aplicação do regulamento quanto aos seus objetivos operacionais.

---

<sup>1</sup> Ver estudo SER3Co, capítulo 3.2.4

O referido inquérito deve analisar os indicadores seguintes para apurar se a aplicação do regulamento permitiu: reduzir os custos de investigação e desenvolvimento; reduzir os custos de comercialização; reduzir os prazos de comercialização do equipamento; aumentar a competitividade em relação aos fabricantes de países terceiros.

Proposta de

## REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

### que cria um sistema de certificação da União para os equipamentos de rastreio de segurança da aviação

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>3</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O presente regulamento tem por objetivo assegurar a livre circulação na União dos equipamentos de rastreio de segurança da aviação civil.
- (2) Os equipamentos de rastreio de segurança da aviação civil, nomeadamente os equipamentos de deteção de metais, os scâneres de segurança e os sistemas de deteção de explosivos, devem satisfazer uma série de requisitos de desempenho antes de poderem ser comercializados ou colocados em serviço. Atualmente, a conformidade com esses requisitos é avaliada pelos Estados-Membros individualmente e os equipamentos certificados num Estado-Membro só podem ser comercializados nesse Estado-Membro. É necessário permitir que esses equipamentos possam circular livremente no mercado interno, a fim de aumentar a competitividade da indústria europeia de segurança.
- (3) Uma indústria de segurança da UE mais competitiva proporcionará soluções para aumentar a segurança dos cidadãos europeus e dará um contributo importante para aumentar a capacidade de resistência da sociedade europeia às ameaças contra a sua segurança. A ação da União pode contribuir para se atingir estes objetivos, eliminando obstáculos ao mercado interno e reforçando a competitividade da indústria de segurança da União em áreas como os equipamentos de rastreio de segurança da aviação, mediante a definição de procedimentos comuns de certificação.
- (4) Na sua comunicação ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada «**Política industrial em matéria de segurança — Plano de Ação para uma indústria de segurança inovadora e competitiva**», de julho de 2012<sup>4</sup>, A Comissão, identificou os equipamentos de rastreio da aviação como uma área em que faria mais sentido criar

---

<sup>2</sup> JO C , , p. .

<sup>3</sup> JO C , , p. .

<sup>4</sup> COM(2012) 417 final

um sistema de certificação à escala da União para superar a fragmentação do mercado, fomentar a competitividade e o emprego na União, e, de um modo geral, aumentar a segurança da sociedade europeia.

- (5) A **Agenda Europeia para a Segurança**<sup>5</sup> realça a necessidade de uma indústria de segurança da UE que seja competitiva e contribua para a autonomia da União na satisfação das suas necessidades em termos de segurança. Uma base industrial e tecnológica sólida e competitiva para a UE é, por conseguinte, essencial para esta poder ter um impacto positivo na segurança dos seus cidadãos.
- (6) O presente regulamento deve permitir que os equipamentos de rastreio de segurança da aviação possam circular livremente dentro do mercado interno, mediante a criação de um sistema único de certificação assente em certificados de conformidade válidos em todos os Estados-Membros. Qualquer equipamento acompanhado de um certificado desse tipo deve poder ser comercializado ou colocado em serviço em toda a União sem restrições.
- (7) Cada Estado-Membro deve designar uma autoridade que seja responsável por homologar a conformidade do equipamento de rastreio de segurança da aviação, mediante a emissão de um certificado de homologação UE válido em toda a União. Os fabricantes dos referidos equipamentos devem poder escolher livremente uma autoridade responsável em qualquer Estado-Membro.
- (8) Para simplificar o acesso ao sistema de certificação e torná-lo mais transparente, cada Estado-Membro deve designar um único organismo - a autoridade de homologação nacional - mesmo quando existam dois ou mais organismos competentes no setor da segurança da aviação num Estado-Membro.
- (9) O certificado de homologação UE deve certificar que um determinado modelo e configuração de equipamentos de rastreio de segurança da aviação são conformes com as regras e normas comuns no domínio da segurança da aviação civil estabelecidas, nomeadamente, no Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>6</sup>.
- (10) A fim de permitir a livre circulação dos equipamentos de rastreio de aviação em toda a União, os fabricantes devem poder emitir certificados de conformidade que acompanhem cada equipamento individual fabricado em conformidade com o modelo e a configuração abrangidos pelo certificado de homologação UE.
- (11) O equipamento de rastreio da aviação abrangido pelo certificado de homologação UE não deve ser sujeito a nova avaliação nos outros Estados-Membros. Consequentemente, é importante assegurar a uniformidade das avaliações e dos ensaios em toda a União. O presente regulamento deve, pois, ter devidamente em conta os esforços para definir metodologias de ensaio comuns já envidados no âmbito do processo de avaliação comum da Conferência Europeia da Aviação Civil.
- (12) O ensaio do equipamento para avaliar o cumprimento das normas é essencial para o sistema de certificação. Os ensaios devem, por conseguinte, ser realizados por serviços técnicos que disponham das competências e conhecimentos técnicos necessários para efetuar a avaliação da conformidade recorrendo às metodologias de ensaio comuns pertinentes.

<sup>5</sup> COM(2015) 185 final

<sup>6</sup> Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

- (13) A fim de assegurar a eficácia do sistema de certificação e reforçar a confiança mútua entre as autoridades de homologação nacionais, o presente regulamento deve estabelecer os requisitos para a acreditação de tais serviços técnicos.
- (14) A conformidade da produção é um elemento essencial do sistema de homologação UE. A fim de garantir a conformidade da produção, os fabricantes devem ser sujeitos a inspeções periódicas por uma autoridade de homologação ou um serviço técnico com as qualificações necessárias que tenha sido designado para esse efeito.
- (15) Importa garantir que os serviços técnicos aplicam as metodologias de ensaio comuns de uma forma harmonizada. Para o efeito, a Comissão deve instituir e presidir a um grupo setorial de serviços técnicos encarregado de assegurar a coordenação e a cooperação necessárias entre os serviços técnicos designados, bem como a ministrar formação ao respetivo pessoal e a assegurar a coordenação com países terceiros.
- (16) Caso se detete que um equipamento de rastreio de segurança da aviação abrangido por um certificado de homologação UE representa um risco grave para os utilizadores ou para o ambiente, não identificado pela autoridade de homologação, o Estado-Membro em causa deve poder impedir a sua comercialização ou entrada em serviço no seu território, durante um período de tempo limitado e sujeito a uma avaliação pela Comissão para apurar se a medida do Estado-Membro respeita a legislação da União.
- (17) Caso se detete que um equipamento de rastreio de segurança da aviação acompanhado de um certificado de conformidade não corresponde ao modelo e à configuração abrangidos pelo certificado de homologação UE, o Estado-Membro que tiver emitido o certificado de homologação deve tomar as medidas necessárias para assegurar que o fabricante assegura essa conformidade, comunicando as medidas adotadas às outras autoridades e à Comissão.
- (18) Caso se detete que um equipamento de rastreio de segurança da aviação acompanhado de um certificado de conformidade não corresponde ao modelo e à configuração abrangidos pelo certificado de homologação UE emitido por outra autoridade de homologação, o Estado-Membro em causa deve suspender temporariamente a sua comercialização ou entrada em serviço no respetivo território, solicitando à autoridade que emitiu o certificado de homologação que verifique se o equipamento em produção ainda é conforme com o modelo e a configuração homologados. A autoridade de homologação interessada deve dispor de um máximo de três meses a contar da data do pedido para adotar as medidas necessárias. Se a referida autoridade verificar que o equipamento é conforme com o modelo e a configuração homologados, deve envidar esforços para solucionar o diferendo. Até que a questão esteja resolvida, as medidas temporárias devem permanecer em vigor.
- (19) A fim de melhorar e simplificar o ambiente regulador e evitar atualizações constantes da legislação da União sobre especificações técnicas, o presente regulamento deve poder remeter para as normas e regulamentos internacionais em vigor sem ter de os reproduzir na ordem jurídica da União.
- (20) A fim de simplificar e acelerar a aprovação de legislação da UE relativa ao processo de homologação, foi introduzida uma nova abordagem normativa, segundo a qual o legislador, no âmbito do processo legislativo ordinário, institui apenas as regras e os princípios fundamentais, delegando na Comissão a definição dos aspetos técnicos mais pormenorizados. No que respeita aos requisitos essenciais, o presente regulamento deve, por conseguinte, estabelecer apenas as disposições administrativas e os requisitos de procedimento gerais. Deve ser atribuída à Comissão competência para

estabelecer as especificações técnicas, nomeadamente as metodologias de ensaio comuns e os requisitos de acreditação dos serviços técnicos necessários ao sistema de certificação criado pelo presente regulamento.

- (21) A fim de complementar o presente regulamento com pormenores técnicos suplementares, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado, de modo a fazer refletir no presente regulamento a eventual introdução de novos requisitos de desempenho para os equipamentos de rastreio de segurança da aviação, bem como a evolução dos conhecimentos científicos e técnicos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e elaborar os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada, ao Parlamento Europeu e ao Conselho dos documentos pertinentes.
- (22) Os Estados-Membros devem definir as sanções aplicáveis em caso de infração ao presente regulamento e garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (23) A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, com base nas informações transmitidas pelos Estados-Membros.
- (24) No interesse da clareza, da previsibilidade, da racionalidade e da simplificação, e a fim de reduzir os encargos para os fabricantes de equipamentos de rastreio de segurança da aviação, o presente regulamento deve prever um número limitado de fases de aplicação para se introduzir as disposições administrativas e os requisitos técnicos gerais. O setor deve dispor de tempo suficiente para se adaptar às novas disposições estabelecidas no presente regulamento e às especificações técnicas e administrativas previstas nos atos delegados adotados por força do mesmo. A definição atempada dos requisitos é essencial para que os fabricantes disponham de tempo suficiente para desenvolver, testar e aplicar soluções técnicas para os equipamentos de rastreio de segurança da aviação produzidos em série e para assegurar que os fabricantes e as autoridades de homologação dos Estados-Membros instituem os sistemas administrativos necessários.
- (25) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e de procedimento para a homologação UE de equipamentos de rastreio de segurança da aviação, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no referido artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*  
*Objeto*

O presente regulamento cria um quadro para um sistema de certificação da União dos equipamentos de rastreio de segurança da aviação.

*Artigo 2.º*  
*Âmbito de aplicação*

1. O presente regulamento é aplicável a todos os equipamentos de rastreio de segurança da aviação destinados à utilização na aviação civil, comercializados ou colocados em serviço no território da União.
2. O presente regulamento não se aplica aos cães detetores de explosivos quando sejam utilizados como meios alternativos de rastreio.

*Artigo 3.º*  
*Definições*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Equipamento de rastreio de segurança da aviação» ou «equipamento», os dispositivos especializados utilizados, isoladamente ou como parte de um sistema, para detetar os artigos proibidos referidos no Regulamento (CE) n.º 300/2008 e nos respetivos atos complementares ou de execução.
- (1) «Aviação civil», as operações aéreas efetuadas por aeronaves civis, excluindo as operações realizadas por aeronaves estatais referidas no artigo 3.º da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional;
- (2) «Comercialização», o fornecimento de um produto para distribuição, consumo ou utilização no mercado da União, no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- (3) «Colocação no mercado», a primeira disponibilização de um produto no mercado da União;
- (4) «Colocação em serviço», a primeira utilização de um equipamento, no território da União, para o fim a que se destina;
- (5) «Homologação UE», o procedimento através do qual um Estado-Membro certifica que o modelo e a configuração de um equipamento satisfazem os requisitos de desempenho indicados no anexo I e que foram cumpridos os requisitos de procedimento previstos no presente regulamento;
- (6) «Método de ensaio virtual», a simulação em computador, com ou sem intervenção humana, que demonstre a conformidade do equipamento de rastreio de segurança da aviação com os requisitos de desempenho indicados no anexo I;
- (7) «Certificado de homologação UE», documento através do qual uma autoridade de homologação comprova que determinado modelo e configuração de um equipamento se encontram homologados;
- (8) «Certificado de conformidade», documento que comprova que determinado equipamento foi fabricado em conformidade com o modelo e a configuração abrangidos por um certificado de homologação UE.

*Artigo 4.º*

### *Venda e entrada em serviço do equipamento*

Os Estados-Membros não podem impedir a disponibilização e/ou a entrada em serviço de qualquer equipamento que seja acompanhado de um certificado de conformidade válido, emitido nos termos do artigo 5.º. Os Estados-Membros não podem impor requisitos adicionais relativamente a esses equipamentos.

### *Artigo 5.º*

#### *Obrigações dos fabricantes*

1. O fabricante deve emitir um certificado de conformidade para cada peça de equipamento fabricada em conformidade com o modelo e a configuração abrangidos por um certificado de homologação UE.

2. O certificado de conformidade deve ser emitido em conformidade com o disposto no anexo II, numa língua que possa ser facilmente compreendida pelos consumidores e outros utilizadores finais, tal como determinado pelo Estado-Membro em causa. Qualquer autoridade de homologação pode solicitar ao fabricante a tradução do certificado de conformidade na ou nas línguas oficiais do Estado-Membro da referida autoridade.

3. O fabricante deve preencher na íntegra o certificado de conformidade. Este último não pode prever quaisquer restrições quanto à utilização do equipamento.

4. O fabricante deve elaborar o certificado de conformidade de forma a prevenir as falsificações.

O duplicado do certificado de conformidade só pode ser emitido a pedido de uma autoridade de homologação. Só o fabricante pode emitir esse duplicado.

A menção «duplicado» deve figurar de forma bem visível na página de rosto de todos os duplicados do certificado.

5. Mediante a emissão do certificado de conformidade, o fabricante assume a responsabilidade pela conformidade do equipamento com o modelo e a configuração homologados.

6. Os fabricantes devem conservar a documentação técnica e o certificado de conformidade durante pelo menos dez anos a contar da data de colocação do produto no mercado.

7. O fabricante deve apor de forma visível, legível e indelével, uma marca de homologação UE e o número dos equipamentos fabricados em conformidade com o modelo e a configuração homologados.

8. O número e a marca de homologação UE devem respeitar o disposto no anexo III.

9. Os fabricantes devem assegurar a adoção de procedimentos para garantir a conformidade da produção. Devem ser devidamente tidas em conta as alterações efetuadas no desenho do projeto ou nas características do equipamento, assim como as alterações dos requisitos de desempenho que serviram de referência para a emissão do certificado de homologação UE.

10. O fabricante deve assegurar que nos equipamentos figura o modelo, o número do lote ou da série, ou outros elementos que permitam a respetiva identificação, ou, se as dimensões ou a natureza do equipamento não o permitirem, que a informação exigida conste da embalagem ou de um documento que acompanhe o equipamento em causa.

11. Os fabricantes devem indicar o seu nome, o nome comercial registado ou a marca registada e o endereço de contacto no equipamento ou, se tal não for possível, na embalagem

ou num documento que o acompanhe e que seja diverso do certificado de conformidade. O endereço deve indicar um único ponto de contacto do fabricante;

12. Os fabricantes devem assegurar que o produto é acompanhado de instruções e informações de segurança numa língua que possa ser facilmente compreendida pelos consumidores e outros utilizadores finais, como determinado pelo Estado-Membro em causa.

13. Os fabricantes que considerem ou tenham motivos para crer que um equipamento que colocou no mercado não é conforme com o modelo e configuração homologados devem tomar imediatamente as medidas corretivas necessárias para assegurar a conformidade desse equipamento ou proceder à sua retirada ou recolha, se for caso disso. Além disso, se o equipamento apresentar um risco, o fabricante deve informar imediatamente do facto as autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros em que comercializou o equipamento, prestando-lhes informações, sobretudo quanto à não conformidade e às eventuais medidas corretivas adotadas.

14. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade de homologação, os fabricantes devem facultar toda a informação e documentação necessárias, numa língua facilmente compreensível por essa autoridade, para demonstrar a conformidade do equipamento. Os fabricantes devem ainda cooperar com a referida autoridade, a pedido desta, em qualquer ação de eliminação dos riscos decorrentes de equipamentos que tenha colocado no mercado.

## *Artigo 6.º*

### *Autoridades de homologação*

1. Cada Estado-Membro deve instituir ou designar uma autoridade de homologação.

A autoridade de homologação tem competência quanto a todos os aspetos da homologação de equipamentos, assim como para a emissão, a alteração ou a revogação dos certificados de homologação UE.

Cada Estado-Membro deve comunicar à Comissão o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, e as competências da respetiva autoridade de homologação.

2. A autoridade de homologação deve possuir a credenciação de segurança necessária para tratar informações classificadas da UE ao nível «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» ou superior, tal como definido na Decisão 2015/444/CE da Comissão<sup>7</sup>.

## *Artigo 7.º*

### *Pedidos de certificado de homologação UE*

1. O pedido deve ser apresentado a uma autoridade de homologação pelo fabricante.

2. Só pode ser introduzido um único pedido para cada modelo e configuração de equipamento. O pedido deve ser apresentado num único Estado-Membro.

3. Deve ser apresentado um pedido separado para cada modelo e configuração a homologar.

---

<sup>7</sup> Decisão (UE, Euratom) 2015/444 Comissão, de 13 de março de 2015, relativa às regras de segurança aplicáveis à proteção das informações classificadas da UE (JO L 72 de 17.3.2015, p.53).

4. O pedido consiste na documentação informativa contendo o conceito de funcionamento do equipamento e outros documentos, dados, desenhos e fotografias pertinentes. O fabricante pode fornecer a documentação informativa impressa em papel ou em formato eletrónico.

5. Um fabricante estabelecido fora da União que pretenda solicitar a homologação UE deve nomear um representante estabelecido no território da União que o represente junto da autoridade de homologação.

#### *Artigo 8.º*

##### *Ensaaios*

1. Quando recebe um pedido, a autoridade de homologação deve garantir que um serviço técnico realiza os ensaios adequados para determinar se o modelo e a configuração do equipamento em causa cumprem os requisitos de desempenho indicados no anexo I.

2. Os ensaios devem ser realizados por um serviço técnico que tenha sido notificado nos termos do artigo 21.º e que satisfaça os requisitos das metodologias de ensaio comuns indicados no anexo IV.

3. A autoridade de homologação pode exigir ao fabricante, mediante pedido devidamente justificado, que preste qualquer informação suplementar necessária para facilitar a realização do ensaio. O fabricante deve facultar essas informações dentro do prazo fixado pela autoridade de homologação.

4. O ensaio deve ser efetuado num equipamento do modelo e da configuração a homologar.

O fabricante deve colocar à disposição da autoridade de homologação um número suficiente de equipamentos considerados necessários para levar a cabo o procedimento de homologação UE.

5. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtuais para repetir os ensaios de equipamentos que tenham sido sujeitos a alterações que afetem apenas o *software* de deteção.

Esses métodos devem satisfazer os requisitos das metodologias de ensaio comuns a que se refere o n.º 2.

#### *Artigo 9.º*

##### *Homologação do modelo e da configuração do equipamento*

1. A autoridade de homologação deve homologar o modelo e a configuração do equipamento em causa sempre que preencha os requisitos de desempenho indicados no anexo I.

2. Se a autoridade de homologação considerar que o modelo e a configuração do equipamento em causa apresenta riscos graves para a segurança, o ambiente ou a saúde pública, pode recusar-se a homologar o equipamento em causa mesmo que preencha os requisitos de desempenho.

3. Se a autoridade de homologação se recusar a homologar um equipamento, deve comunicá-lo de imediato às autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e à Comissão, informando-os dos motivos da recusa.

4. Em caso de recusa de homologação nos termos do n.º 2, a Comissão deve consultar o mais rapidamente possível as partes interessadas e, em especial a autoridade de homologação que recusou a emissão do certificado de homologação UE, a fim de verificar se foram corretamente aplicados os requisitos enunciados no n.º 2.

5. Se a Comissão considerar que os requisitos enunciados no n.º 2 não foram corretamente aplicados, deve solicitar à autoridade de homologação que tome as medidas adequadas para lhes dar cumprimento.

### *Artigo 10.º*

#### *Relações entre a Comissão e o organismo responsável pela elaboração das metodologias de ensaio comuns*

1. A União Europeia [representada pela Comissão] deve tornar-se membro de pleno direito do organismo responsável pela elaboração das metodologias de ensaio comuns referidas no anexo IV.

### *Artigo 11.º*

#### *Certificado de homologação UE*

1. A autoridade de homologação deve emitir um certificado de homologação UE para cada equipamento que homologar.

2. O certificado de homologação UE deve ser elaborado em conformidade com o modelo que consta do anexo II.

No que respeita a cada modelo e configuração de equipamento, a autoridade de homologação deve:

- (a) Preencher todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE;
- (b) Completar o dossiê de homologação incluindo: o índice, a documentação informativa acompanhada dos resultados dos ensaios e todos os outros documentos apensos pelo serviço técnico ou pela autoridade de homologação;
- (c) Entregar sem demora ao requerente o certificado preenchido, em papel ou em formato eletrónico.

3. Para cada modelo e configuração de equipamento que tiver homologado, a autoridade de homologação deve, no prazo de 20 dias úteis a contar da data de emissão do certificado de homologação UE, enviar às outras autoridades de homologação e à Comissão uma cópia do mesmo juntamente com os respetivos anexos. A cópia pode ser transmitida em papel ou em formato eletrónico.

4. A pedido da autoridade de homologação de outro Estado-Membro, a autoridade de homologação que tiver emitido um certificado de homologação UE deve enviar-lhe, no prazo de 20 dias úteis a contar da data de receção do pedido, uma cópia adicional do referido certificado de homologação UE juntamente com os respetivos anexos. A cópia pode ser transmitida em papel ou em formato eletrónico.

### *Artigo 12.º*

#### *Disposições relativas à conformidade da produção*

1. A autoridade de homologação que tiver homologado um determinado modelo e configuração de equipamento deve tomar as medidas necessárias, em conformidade com o anexo VI, para verificar, se necessário em cooperação com as outras autoridades de homologação, se foram adotadas as modalidades adequadas para assegurar que o equipamento produzido é conforme com o modelo e a configuração homologados.

2. A autoridade de homologação que tiver homologado um determinado modelo e configuração de equipamento deve tomar as medidas necessárias, em conformidade com o anexo VI, em relação com essa homologação para verificar, se necessário em cooperação com

as outras autoridades de homologação, se as medidas referidas no n.º 1 continuam a ser adequadas e se o equipamento produzido continua a ser conforme com o modelo e a configuração homologados. A verificação efetuada para assegurar a conformidade dos produtos com o modelo homologado pode limitar-se a um ou vários dos procedimentos previstos no anexo IV.

3. Se a autoridade de homologação que tiver homologado um determinado modelo e configuração de equipamento verificar que as medidas adequadas referidas no n.º 1 não estão a ser aplicadas, que se afastam significativamente das modalidades acordadas ou deixaram de ser aplicadas sem que a produção tenha sido interrompida, deve tomar as medidas necessárias para assegurar a correta aplicação do procedimento de conformidade da produção. Essas medidas podem incluir a revogação do certificado de homologação UE. A autoridade de homologação deve informar as outras autoridades de homologação e a Comissão de todas as medidas adotadas.

### *Artigo 13.º*

#### *Pedidos de alteração do certificado de homologação UE*

1. Se for necessário alterar as informações constantes do dossiê de homologação em virtude de alterações do equipamento em causa, o fabricante deve requerer sem demora a alteração do certificado de homologação UE.
2. O pedido de alteração deve ser apresentado à autoridade de homologação que emitiu o certificado de homologação UE original.

### *Artigo 14.º*

#### *Tipos de alterações*

1. Se a autoridade de homologação considerar que são necessários ensaios complementares para que a alteração solicitada possa ser efetuada, deve informar o fabricante. As alterações só podem ser introduzidas depois de realizados os ensaios complementares.
2. A alteração deve ser considerada uma «extensão do certificado de homologação UE», caso se verifique pelo menos uma das seguintes condições:
  - (a) São necessários ensaios complementares;
  - (b) Tiver havido alterações na informação constante do certificado de homologação UE, com exclusão dos anexos;
  - (c) Entraram em vigor novos requisitos de desempenho quanto ao equipamento homologado.

Nesses casos, a autoridade de homologação deve emitir um certificado de homologação UE atualizado, identificado por um número de extensão. O certificado atualizado deve indicar claramente os motivos da extensão e a data da emissão.

3. Quando não seja aplicável o n.º 2, a alteração deve ser considerada uma «revisão do certificado de homologação UE».

### *Artigo 15.º*

#### *Emissão e notificação das alterações*

1. No caso de uma extensão, a autoridade de homologação deve atualizar todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE, os respetivos anexos e o índice do dossiê de homologação. O certificado atualizado e respetivos anexos devem ser entregues sem demora ao fabricante.
2. No caso de uma revisão, a autoridade de homologação deve emitir sem demora ao fabricante os documentos atualizados ou a versão atualizada e consolidada do dossiê de homologação, consoante o caso. A autoridade de homologação deve assinalar em cada uma das páginas revistas do dossiê de homologação a natureza da alteração e a data da nova emissão.
3. Sempre que sejam emitidos documentos atualizados ou uma versão consolidada e atualizada do dossiê de homologação, o índice do dossiê de homologação anexo ao certificado de homologação deve ser alterado em conformidade, indicando a data da extensão ou da revisão mais recente, ou a data da mais recente consolidação da versão atualizada.
4. A autoridade de homologação deve notificar todas as alterações de certificados de homologação UE às autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e à Comissão, nos termos do artigo 11.º, n.º 3.

### *Artigo 16.º*

#### *Caducidade dos certificados de homologação UE*

1. O certificado de homologação UE deixa de ser válido quando se verifique uma ou ambas as seguintes situações:
  - (a) Tornam-se obrigatórios novos requisitos de desempenho aplicáveis à comercialização ou à entrada em serviço de novos equipamentos homologados e não é possível atualizar a sua homologação em conformidade;
  - (b) A produção do equipamento homologado cessa de forma voluntária e definitiva;
2. Se a produção de um equipamento homologado cessar de forma voluntária e definitiva, o fabricante deve notificar a autoridade de homologação que o homologou. A referida autoridade deve informar as autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e a Comissão no prazo de 20 dias úteis a contar da data dessa notificação.

### *Artigo 17.º*

#### *Procedimento aplicável aos equipamentos que apresentem riscos a nível nacional*

1. Sempre que as autoridades de fiscalização do mercado de um Estado-Membro adotem medidas nos termos do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008, ou tenham motivos para crer que um equipamento abrangido pelo presente regulamento apresenta um risco para a saúde ou a segurança das pessoas ou para outros aspetos da proteção do interesse público abrangidos pelo presente regulamento, devem efetuar uma avaliação desse equipamento que abranja todos os requisitos nele previstos. Os fabricantes devem cooperar na medida do necessário com as autoridades de fiscalização do mercado.

Se, no decurso dessa avaliação, as autoridades de fiscalização do mercado verificarem que o equipamento não cumpre os requisitos previstos no presente regulamento, devem exigir imediatamente ao fabricante que tome todas as medidas corretivas adequadas para assegurar a

conformidade do equipamento com os requisitos em causa ou para o retirar do mercado ou recolher, dentro de um prazo razoável e proporcional à natureza do risco, consoante o caso.

As autoridades de fiscalização do mercado devem informar desse facto o organismo notificado em causa.

O artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 é aplicável às medidas referidas no segundo parágrafo do presente número.

2. Se as autoridades de fiscalização do mercado considerarem que a não conformidade não se limita ao território nacional, devem comunicar às autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e à Comissão os resultados da sua avaliação e das medidas exigidas ao fabricante.

3. O fabricante deve garantir a aplicação de todas as medidas corretivas adequadas quanto aos equipamentos em causa por si comercializados no mercado da União.

4. Se o fabricante não tomar as medidas corretivas adequadas dentro do prazo referido no n.º 1, segundo parágrafo, as autoridades de fiscalização do mercado devem adotar todas as medidas cautelares adequadas para proibir ou restringir a comercialização do equipamento no respetivo mercado ou para o retirar ou recolher do mercado.

As referidas autoridades devem comunicar imediatamente essas medidas às autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e à Comissão.

5. As informações referidas no n.º 4 devem conter todos os pormenores disponíveis, nomeadamente os dados necessários para identificar o equipamento não conforme, a origem do equipamento, a natureza da alegada não conformidade e os riscos conexos, a natureza e a duração das medidas nacionais adotadas, bem como a argumentação do fabricante interessado.

6. As autoridades de homologação, excetuando a autoridade do Estado-Membro que iniciou o procedimento, devem informar imediatamente as autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e a Comissão de todas as medidas adotadas, de quaisquer dados complementares à sua disposição quanto à não conformidade do equipamento em causa e, em caso de desacordo com a medida nacional notificada, das respetivas objeções.

7. Se, no prazo de três meses a contar da receção das informações referidas no n.º 4, nenhuma outra autoridade de homologação nem a Comissão tiverem suscitado objeções à medida cautelar adotada pela autoridade de homologação, tal medida é considerada justificada.

8. As autoridades de homologação devem assegurar a aplicação imediata de medidas restritivas adequadas em relação ao equipamento em causa, nomeadamente a sua retirada do mercado.

#### *Artigo 18.º*

#### *Procedimento de salvaguarda da União*

1. Se, no termo do procedimento previsto no artigo 17.º, n.os 3 e 4, forem suscitadas objeções a uma medida adotada por uma autoridade de homologação de um Estado-Membro ou se a Comissão considerar que uma medida nacional viola a legislação da União, a Comissão deve iniciar de imediato consultas com as autoridades de homologação dos Estados-Membros e com o fabricante em causa, procedendo a uma avaliação da medida nacional. Em função dos resultados dessa avaliação, a Comissão deve decidir se a medida nacional é ou não justificada.

A Comissão deve notificar a sua decisão às autoridades de homologação de todos os Estados-Membros, comunicando-a de imediato às referidas autoridades e ao fabricante em causa.

2. Se a medida nacional for considerada justificada, todas as autoridades de homologação de todos os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o equipamento não conforme é retirado do respetivo mercado, informando desse facto a Comissão. Se a medida nacional for considerada injustificada, a autoridade de homologação do Estado-Membro em causa deve revogá-la.

### *Artigo 19.º*

#### *Equipamentos não conformes com o modelo homologado*

1. Uma autoridade de homologação pode, em qualquer momento, verificar se um equipamento que seja acompanhado de um certificado de conformidade ou tenha aposta uma marca de homologação UE ainda é conforme com o modelo e a configuração homologados.

Essa verificação deve processar-se em conformidade com o disposto no anexo VI. Pode, todavia, ser limitada a um ou a vários dos procedimentos previstos no referido anexo.

2. Se a autoridade de homologação considerar que o equipamento referido no n.º 1 não é conforme com o modelo e a configuração que homologou, deve garantir que o fabricante assegura a conformidade do equipamento com o modelo e a configuração homologados, adotando as medidas necessárias para esse efeito. Essas medidas podem incluir a revogação do certificado de homologação UE.

A autoridade de homologação deve comunicar as medidas adotadas às autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e à Comissão.

3. Se a autoridade de homologação decidir revogar um certificado de homologação UE, deve comunicar essa decisão e os motivos que a justificam às autoridades de homologação dos outros Estados-Membros e à Comissão no prazo de 20 dias úteis.

4. Para efeitos do n.º 1, considera-se que não há conformidade com o modelo ou configuração homologados se forem encontradas discrepâncias em relação aos elementos contidos no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação.

5. Se uma autoridade de homologação constatar que um equipamento acompanhado de um certificado de conformidade ou que tenha aposta uma marca de homologação UE não é conforme com o modelo e a configuração homologados por outra autoridade de homologação, deve suspender temporariamente a comercialização ou a entrada em serviço do mesmo no respetivo território, solicitando de imediato à autoridade de homologação que emitiu o certificado de homologação UE que verifique se o equipamento em produção ainda é conforme com o modelo e a configuração homologados.

Após receção de um pedido desta natureza, a autoridade de homologação em causa deve tomar as medidas devidas o mais rapidamente possível e, em qualquer caso, no prazo de três meses a contar da data do pedido, devendo informar desse facto as outras autoridades de homologação competentes e a Comissão.

6. Se a autoridade de homologação que emitiu o certificado de homologação UE considerar que o equipamento em causa é conforme com o modelo e a configuração homologados, deve efetuar as diligências necessárias para solucionar o diferendo. A Comissão deve ser mantida informada por ambas as partes e, se for caso disso, procederá às consultas adequadas para encontrar uma solução. Até que essa solução seja encontrada, devem continuar a ser aplicadas as medidas cautelares referidas no n.º 5.

#### *Artigo 20.º*

##### *Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis*

Todas as decisões adotadas nos termos dos artigos 17.º, 18.º e 19.º devem ser devidamente fundamentadas. Os Estados-Membros devem garantir a existência de vias de recurso contra quaisquer decisões que sejam adotadas nos termos dos referidos artigos.

A autoridade de homologação deve notificar as suas decisões a todas as partes interessadas, indicando simultaneamente as vias de recurso previstas na legislação nacional e os prazos fixados para esse efeito.

#### *Artigo 21.º*

##### *Notificação dos serviços técnicos*

1. Para efeitos do artigo 8.º, pelo menos uma autoridade de homologação deve notificar à Comissão o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, os responsáveis e a categoria de atividades de cada serviço técnico. A autoridade de homologação deve notificar à Comissão qualquer alteração posterior desses dados.

2. Um serviço técnico só pode desempenhar as funções previstas no presente regulamento se tiver sido notificado à Comissão.

3. Para efeitos do artigo 8.º, as autoridades de homologação podem designar qualquer serviço técnico notificado.

4. A Comissão publicará no seu sítio web a lista e os dados de contacto das autoridades de homologação e dos serviços técnicos.

#### *Artigo 22.º*

##### *Requisitos relativos aos serviços técnicos*

1. Os serviços técnicos realizam ou supervisionam os ensaios exigidos nos termos do artigo 8.º. Não podem realizar ensaios ou verificações de categorias de atividades em relação às quais não tenham sido notificados à Comissão nos termos do artigo 21.º.

2. Existem quatro categorias de serviços técnicos:

- (a) Categoria A: serviços técnicos que realizam os ensaios referidos no artigo 8.º, n.º 1, nas suas próprias instalações;
- (b) Categoria B: serviços técnicos que supervisionam os ensaios referidos no artigo 8.º, n.º 1, realizados nas instalações do fabricante ou de um terceiro;

- (c) Categoria C: serviços técnicos que avaliam e controlam periodicamente os métodos de verificação da conformidade da produção utilizados pelo fabricante;
- (d) Categoria D: serviços técnicos que supervisionam ou realizam ensaios ou verificações no âmbito da fiscalização da conformidade do processo de fabrico;

3. Os serviços técnicos devem possuir competências adequadas, conhecimentos técnicos especializados e experiência comprovada no respetivo domínio de atividade. Os serviços técnicos devem também poder providenciar ou obter todos os materiais necessários para realizar os ensaios em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2.

Os serviços técnicos devem, além disso, satisfazer os requisitos enumerados no anexo VII.

4. Os serviços técnicos devem assegurar que o tempo médio entre o pedido de realização do ensaio do equipamento e o fornecimento dos resultados à autoridade de homologação é, no máximo, de seis meses. Esse período pode ser prorrogado em casos excecionais ou se tal for formalmente solicitado pelo fabricante.

5. Uma autoridade de homologação pode intervir na qualidade de serviço técnico.

6. O serviço técnico ou a autoridade de homologação que intervir na qualidade de serviço técnico deve possuir a credenciação de segurança necessária para tratar informações classificadas da UE ao nível «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» ou superior, tal como definido na Decisão 2015/444/CE da Comissão<sup>8</sup>.

7. A autoridade de homologação só pode designar um serviço técnico com sede num país terceiro no âmbito de um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa.

### *Artigo 23.º*

#### *Avaliação das competências dos serviços técnicos*

1. As competências a que se refere o artigo 22.º, n.º 3, devem ser comprovadas por um certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação.
2. O certificado de acreditação deve ser transmitido à Comissão, a pedido desta.
3. Uma autoridade de homologação que intervenha na qualidade de serviço técnico deve comprovar que possui as competências referidas no artigo 22.º, n.º 3, mediante prova documental, incluindo uma avaliação realizada por auditores independentes da atividade sujeita a avaliação. Os inspetores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada. A Comissão pode enviar auditores para verificar a conformidade com o disposto no artigo 22.º, n.º 3.

### *Artigo 24.º*

#### *Coordenação dos serviços técnicos*

1. Os serviços técnicos devem organizar visitas mútuas às respetivas instalações a fim de proceder ao intercâmbio de informações e de melhores práticas para realizar os ensaios exigidos nos termos do artigo 8.º, n.º 1.

---

<sup>8</sup> Decisão (UE, Euratom) 2015/444 Comissão, de 13 de março de 2015, relativa às regras de segurança aplicáveis à proteção das informações classificadas da UE (JO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

2. A Comissão criará um grupo setorial de serviços técnicos para assegurar a coordenação e a cooperação entre os serviços técnicos. As autoridades de homologação devem garantir que os serviços técnicos por elas designados participam, diretamente ou através de representantes designados, nos trabalhos do grupo.

3. A Comissão exerce a presidência do grupo setorial.

4. Incumbe ao grupo setorial:

- (a) Definir diretrizes de qualidade para a aplicação das metodologias de ensaio comuns a que se refere o artigo 8.º, n.º 2;
- (b) Coordenar e elaborar medidas para garantir a aplicação harmonizada das metodologias de ensaio comuns pelos serviços técnicos, incluindo a utilização de materiais de ensaio provenientes de uma única fonte, formatos comuns para partilhar documentos e a realização de campanhas de ensaios comparativos;
- (c) Conceber e organizar ações de formação para o pessoal dos serviços técnicos;
- (d) Coordenar a harmonização técnica com países terceiros sobre a avaliação da conformidade do equipamento de rastreio de segurança da aviação.

#### *Artigo 25.º*

##### *Alterações às designações*

1. Se uma autoridade de homologação constatar que um serviço técnico por ela designado deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento ou de cumprir as respetivas obrigações, deve limitar, suspender ou revogar essa designação, consoante o caso. A autoridade de homologação deve informar sem demora a Comissão e as outras autoridades de homologação. A Comissão alterará em conformidade a lista a que se refere o artigo 21.º, n.º 4.

2. Em caso de limitação, suspensão ou revogação da designação de um serviço técnico, ou se este tiver cessado a sua atividade, a autoridade de homologação que o designou deve tomar as medidas necessárias para que os dossiês desse serviço técnico sejam transferidos para outro serviço ou colocados à disposição da autoridade de homologação competente se esta o solicitar.

#### *Artigo 26.º*

##### *Contestação da competência dos serviços técnicos*

1. A Comissão deve investigar todos os casos que lhe suscitem dúvidas, ou em relação aos quais lhe sejam transmitidas dúvidas quanto à competência de determinado serviço técnico ou ao respeito continuado por esse serviço dos requisitos exigidos e das responsabilidades que lhe incumbem.

2. A autoridade de homologação do Estado-Membro que tiver notificado o serviço técnico deve fornecer à Comissão, a pedido desta, todas as informações pertinentes.

3. A Comissão deve assegurar que todas as informações sensíveis obtidas no decurso da investigação sejam tratadas de forma confidencial.

4. Se a Comissão verificar que o serviço técnico notificado não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos para a sua acreditação, deve informar a autoridade de homologação do Estado-Membro que o tiver notificado e solicitar-lhe que adote as medidas corretivas necessárias, nomeadamente a revogação da notificação, se for caso disso.

*Artigo 27.º*  
*Alterações dos anexos*

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 28.º, para efeitos de alteração dos anexos e, designadamente:

- (a) alterar o anexo I a fim de refletir a introdução de novos requisitos de desempenho para o equipamento de rastreio de segurança da aviação;
- (b) alterar os anexos sempre que necessário para os adaptar à evolução dos conhecimentos científicos e técnicos.

*Artigo 28.º*  
*Exercício da delegação*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados a que se refere o artigo 27.º é conferido à Comissão por um período de dez anos a partir [da data de entrada em vigor do presente regulamento].
3. A delegação de poderes referida no artigo 27.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 27.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 29.º*  
*Sanções*

Os Estados-Membros devem estabelecer as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento, nomeadamente nos artigos 5.º, 7.º e 8.º, e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão as referidas regras e medidas e, sem demora qualquer alteração subsequente das mesmas.

*Artigo 30.º*  
*Disposições transitórias*

Durante o período de [três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros podem continuar a homologar equipamentos ao abrigo das respetivas regras nacionais.

A pedido do fabricante, a autoridade de homologação que tiver homologado um determinado modelo e configuração de equipamento ao abrigo das regras nacionais antes dessa data, deve emitir um certificado de homologação UE relativamente a esse modelo e configuração de equipamento, desde que este tenha sido ensaiado em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2.

#### *Artigo 31.º*

##### *Avaliação*

1. Até [quatro anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a aplicação do mesmo.
2. Até [cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do mesmo e, se for caso disso, propostas legislativas adequadas.

#### *Artigo 32.º*

##### *Entrada em vigor*

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

É aplicável a partir de [um ano após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

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

Feito em Bruxelas,

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

[...]

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

[...]