REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/387 DA COMISSÃO

de 9 de março de 2020

que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 e (UE) 2016/919 no que respeita ao alargamento da área de utilização e das fases de transição

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia ([1]), nomeadamente o artigo 5.º, n.º 11,

Considerando o seguinte:

(1) Nos termos do artigo 54.º, n.ºs 2 e 3, da Diretiva (UE) 2016/797, os veículos autorizados a ser colocados em serviço antes de 15 de junho de 2016 receberão uma nova autorização de colocação no mercado, nos termos do artigo 21.º da Diretiva (UE) 2016/797, a fim de operarem numa ou em várias redes não abrangidas pela respetiva autorização inicial. Esses veículos devem, por conseguinte, estar em conformidade com as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) em vigor ou ser autorizados a não aplicar essas ETI nos termos do artigo 7.º, n.º 1, da referida diretiva. Por outro lado, um dos objetivos da Diretiva (UE) 2016/797 consiste na racionalização e na harmonização dos procedimentos de autorização a nível da União a fim de facilitar a livre circulação de veículos. Para o efeito, a secção 7.6.1 do anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013 da Comissão ([2]) e a secção 7.5.2.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão ([3]) instam ao desenvolvimento de disposições em matéria de flexibilidade no que respeita ao cumprimento dos requisitos em matéria de ETI. Essas disposições devem definir o nível de flexibilidade que pode ser concedido em caso de alargamento da área de utilização de veículos colocados em serviço antes de 15 de junho de 2016, cumprindo ao mesmo tempo os requisitos essenciais, mantendo o nível de segurança adequado e, sempre que seja razoavelmente possível, melhorando-o. Os referidos regulamentos devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade. A disposição relativa ao «alargamento da área de utilização» abrange igualmente o caso dos veículos que necessitam de modificações para assegurar a sua compatibilidade técnica com a (s) nova(s) rede(s); nesse caso, as partes do veículo inalteradas continuam a ser validadas ao abrigo da autorização anterior. Continuam a aplicar-se as restrições e limitações da autorização anterior. Pelas mesmas razões, deverá proceder-se a essa clarificação em relação ao Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão ([4]).

(2) Existem abordagens divergentes entre os organismos notificados e as entidades de autorização no setor ferroviário no que diz respeito à aplicação das diferentes disposições transitórias previstas nas secções 7.1.1.2 a 7.1.1.8 e na secção 7.1.3.1 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014. Do mesmo modo, no que respeita ao período de validade dos certificados de exame CE de tipo ou de projeto, existem abordagens divergentes no setor ferroviário em caso de alterações a um tipo de material circulante existente, conforme estabelecido na secção 7.2.2.2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013 e na secção 7.1.2.2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014. Além disso, é essencial uma maior harmonização que reduza as divergências do sistema-alvo a fim de reduzir o custo dos caminhos de ferro e assegurar as suas interoperabilidade e competitividade. As disposições acima enumeradas devem, por conseguinte, ser alteradas para evitar divergências na aplicação dessas disposições transitórias e dos períodos de validade dos certificados e os futuros períodos de transição deverão centrar-se em requisitos específicos com um impacto significativo nos projetos em curso, ao invés de preverem isenções genéricas, de molde a que as divergências do sistema-alvo possam ser reduzidas atempadamente, proporcionando a previsibilidade e a segurança jurídica necessárias ao setor. Tal deverá ser alcançado no âmbito do pacote de revisão da ETI relativa ao setor ferroviário digital e ao transporte de mercadorias «verde» (revisão de 2022), em relação ao qual a Comissão enviou um pedido à Agência Ferroviária da União Europeia em 24 de janeiro de 2020.

([1]) JO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

([2]) Regulamento (UE) n.º 321/2013 da Comissão, de 13 de março de 2013, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «Material circulante — vagões de mercadorias» do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga a Decisão 2006/861/CE (JO L 104 de 12.4.2013, p. 1).

([3]) Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «Material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

([4]) Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

(3) Ademais, os Estados-Membros e o setor identificaram alguns erros técnicos e editoriais em alguns destes regulamentos, e a República Eslovaca identificou o caso específico geral estabelecido na secção 7.3.2.1 do anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013 da Comissão (ETI VAG), que deve igualmente aplicar-se à sua rede com uma bitola de 1 520 mm. Importa proceder à retificação destes erros.

(4) Nos termos da Decisão (UE) 2017/1474, as ETI devem indicar se é necessário notificar novamente os organismos de avaliação da conformidade que já tinham sido notificados com base numa versão anterior da ETI e se deve ser aplicado um procedimento de notificação simplificado. O presente regulamento introduz alterações limitadas e não deve ser necessário notificar novamente os organismos previamente notificados com base numa versão anterior das ETI.

(5) O presente regulamento altera as ETI a fim de reforçar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União, melhorar e desenvolver o transporte ferroviário internacional, contribuir para a criação progressiva do mercado interno e complementar as ETI com vista a abranger os requisitos essenciais. Permite atingir os objetivos e satisfazer os requisitos essenciais da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) e da Diretiva (UE) 2016/797. Por conseguinte, o presente regulamento deve ser diretamente aplicável em todos os Estados-Membros, incluindo os Estados-Membros que tenham notificado à Agência e à Comissão, nos termos do artigo 57.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797, que prorrogaram o período de transposição e, por conseguinte, continuam a aplicar a Diretiva 2008/57/CE, o mais tardar até 15 de junho de 2020. Nos termos da Diretiva 2008/57/CE, os organismos notificados nos Estados-Membros que prorrogaram o prazo de transposição devem poder emitir um certificado «CE» em conformidade com o presente regulamento, desde que a Diretiva 2008/57/CE seja aplicável no Estado-Membro em que se encontram estabelecidos.

(6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité referido no artigo 51.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2016/797,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações da ETI VAG

O Regulamento (UE) n.º 321/2013 é alterado do seguinte modo:

1) A alínea d) do artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«d) se a área de utilização for alargada em conformidade com o artigo 54.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2016/797, aplicam-se as disposições da secção 7.2.2.4 do anexo do presente regulamento;»

2) O anexo é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

Alterações da ETI LOC/PASS

O Regulamento (UE) n.º 1302/2014 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 3.º, n.º 2, é alterado do seguinte modo:

«2. A ETI não se aplica ao material circulante existente do sistema ferroviário da União que já esteja em serviço na totalidade ou em parte da rede de qualquer Estado-Membro em 1 de janeiro de 2015, exceto se

a) renovado ou adaptado, conforme prevê a secção 7.1.2 do anexo do presente regulamento; ou

b) se a área de utilização for alargada em conformidade com o artigo 54.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2016/797, sendo nesse caso de aplicação as disposições da secção 7.1.4 do anexo do presente regulamento.»;

2) No artigo 11.º, n.º 1, segundo parágrafo, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«2. Continuam, no entanto, a aplicar-se, sem prejuízo do disposto nas secções 7.1.1.4 a 7.1.1.8 do anexo:»;

3) O anexo é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

([5]) Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

Artigo 3.º

Alterações da ETI CCS

O Regulamento (UE) 2016/919 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 2.º, n.º 2, é alterado do seguinte modo:

«2. A ETI não é aplicável aos subsistemas de controlo-comando e sinalização de via e de controlo-comando e sinalização de bordo do sistema ferroviário já colocados em serviço numa parte ou no conjunto da rede ferroviária dos Estados-Membros na data de entrada em vigor do presente regulamento, exceto em caso de

a) renovação ou de adaptação do subsistema, em conformidade com a secção 7 do anexo do presente regulamento; ou

b) se a área de utilização for alargada em conformidade com o artigo 54.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2016/797, sendo nesse caso de aplicação as disposições da secção 7.4.2.4. do anexo do presente regulamento.»;

2) O anexo é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

Artigo 4.º

Organismos de avaliação da conformidade

1. As notificações de organismos de avaliação da conformidade para efeitos dos Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 e (UE) 2016/919 permanecem válidas com base nesses regulamentos, com a redação que lhes foi dada pelo presente regulamento.

2. Os organismos de avaliação da conformidade notificados em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE podem emitir o certificado «CE» de verificação e o certificado «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade em conformidade com o presente regulamento, desde que a Diretiva 2008/57/CE seja aplicável no Estado-Membro em que se encontram estabelecidos, em conformidade com o artigo 57.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797 e até 15 de junho de 2020, o mais tardar.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em Bruxelas, em 9 de março de 2020.

Pela Comissão

A Presidente

Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

O anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013 é alterado do seguinte modo:

1) na secção 4.2.2.2, é aditado o título «Resistência da unidade»;

2) na secção 6.1.2.2, é aditado o seguinte parágrafo, entre o primeiro e o segundo parágrafos:

«Demonstração alternativa de conformidade, em conformidade com o ponto 6.1.2.4-A»;

3) na secção 6.1.2.3, é aditado o seguinte parágrafo antes da alínea b):

«Demonstração alternativa de conformidade, em conformidade com o ponto 6.1.2.4-A»;

4) No final da secção 6.1.2.4, é aditado o seguinte parágrafo:

«Demonstração alternativa de conformidade, em conformidade com o ponto 6.1.2.4-A»;

5) é aditada a seguinte secção 6.1.2.4-A, entre as secções 6.1.2.4 e 6.1.2.5:

«Sempre que as normas EN referidas nos pontos 6.1.2.2, 6.1.2.3 e 6.1.2.4 não abranjam a solução técnica proposta, é permitido recorrer a outras normas para demonstrar a conformidade do comportamento mecânico do rodado montado, as características mecânicas das rodas e as características mecânicas e de resistência do eixo; nesse caso, o organismo notificado deve verificar se as normas alternativas fazem parte de um conjunto tecnicamente coerente aplicável à conceção, construção e ensaio dos rodados e que contenha requisitos específicos para os rodados, as rodas e os eixos que abranjam:

— a montagem do rodado,

— a resistência mecânica,

— as características de fadiga,

— os limites de tensão admissível,

— as características termomecânicas.

Na demonstração acima exigida, apenas se pode recorrer a normas que estejam publicamente disponíveis. A verificação efetuada pelo organismo notificado deve garantir a coerência entre a metodologia das normas alternativas, os pressupostos assumidos pelo requerente, a solução técnica pretendida e a área de utilização pretendida.»;

6) na secção 7.2.2.2, os três parágrafos a seguir ao quadro 11.-A passam a ter a seguinte redação:

A fim de estabelecer o certificado de exame CE de tipo ou certificado de exame CE de projeto, o organismo notificado escolhido pela entidade que gere a alteração pode fazer referência aos seguintes elementos:

— o certificado original de exame CE de tipo ou certificado de exame CE de projeto para as partes do projeto que não tenham sofrido alterações ou que tenham sido alteradas, mas não afetem a conformidade do subsistema, se ainda sejam válidos (durante o período de 10 anos da fase B),

— o certificado complementar de exame CE de tipo ou certificado de exame CE de projeto (que altera o certificado inicial), para as partes modificadas do projeto que afetem a conformidade do subsistema com a última revisão da presente ETI em vigor na altura.

O período de validade do novo certificado de exame CE de tipo ou certificado de exame CE de projeto para a nova versão de tipo de veículo, de variante de tipo de veículo ou de versão de tipo de veículo deve ser limitado a 10 anos a contar da data de emissão, sem exceder 14 anos após a data de nomeação do organismo notificado pelo requerente para o tipo de material circulante inicial (início da fase A do certificado inicial de exame CE de tipo ou de projeto).»;

7) na secção 7.2.2.2, a linha «4.2.4.3.2.1 Freio de serviço» do quadro 11.-A passa a ter a seguinte redação:

«4.2.4.3.2.1 Freio de serviço	Distância de paragem	Mudança da distância de paragem, superior a ± 10% *Nota:* Pode também utilizar-se a percentagem de peso-freio (também denominada "lambda" ou "percentagem de massa frenada") ou de massa frenada, calculadas (diretamente ou através da distância de paragem) a partir dos perfis de desaceleração. A alteração permitida é a mesma (± 10%).	N/A
	Desaceleração máxima para a condição de carga "velocidade máxima sob carga útil normal à velocidade máxima de projeto"	Alteração da desaceleração média máxima do freio superior a ± 10%	N/A»

8) Na secção 7.2.2.3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Além da secção 7.2.2.2, as regras a seguir aplicam-se às unidades existentes cuja primeira entrada em serviço tenha sido autorizada antes de 1 de janeiro de 2015, sempre que o âmbito da alteração tenha impacto sobre os parâmetros fundamentais não abrangidos pela declaração CE.»;

9) Na secção 7.2.2.3, o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A regra específica estabelecida no parágrafo anterior não é aplicável no caso de alterações com impacto nos parâmetros fundamentais, classificados no artigo 21.º, n.º 12, alínea a), como indicado no quadro 11.-B. Para essas alterações, a conformidade com os requisitos da ETI é obrigatória.»;

10) É aditada a seguinte secção 7.2.2.4:

«7.2.2.4. Regras para o alargamento da área de utilização a unidades existentes às quais foi concedida uma autorização em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE ou que entraram em funcionamento antes de 19 de julho de 2010

1) Na ausência de plena conformidade com a presente ETI, o ponto 2 aplica-se às unidades que preencham as seguintes condições ao requererem um alargamento da sua área de utilização em conformidade com o artigo 21.º, n.º 13, da Diretiva (UE) 2016/797:

1. Foi-lhes concedida uma autorização em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE ou entraram em funcionamento antes de 19 de julho de 2010;

2. Encontram-se registadas sob o código de registo "Válido" "00", no registo nacional de material circulante em conformidade com a Decisão 2007/756/CE da Comissão (*), ou no registo europeu de veículos em conformidade com a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão (**), e são mantidas em bom estado de funcionamento em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2019/779 da Comissão (***).

As seguintes disposições relativas ao alargamento da área de utilização também são aplicáveis em combinação com uma nova autorização, tal como definido no artigo 14.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/545.

2) A autorização para uma área de utilização alargada para as unidades referidas no ponto 1 deve basear-se na autorização, caso exista, na compatibilidade técnica entre a unidade e a rede em conformidade com o artigo 21.º, n.º 3, alínea d), da Diretiva (UE) 2016/797 e na conformidade com as características básicas de projeto do quadro 11.-A da presente ETI, tendo em conta eventuais restrições ou limitações.

O requerente deve apresentar uma "declaração CE de verificação", acompanhada de documentação técnica que comprove a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente ETI, ou com disposições de efeito equivalente, para cada parâmetro fundamental referido na coluna 1 do quadro 11.-A da presente ETI, por meio de um ou mais dos seguintes parâmetros:

a) o cumprimento das prescrições da presente ETI, conforme acima referido;

b) a conformidade com os requisitos correspondentes previstos numa ETI anterior, tal como acima referido;

c) a conformidade com especificações alternativas consideradas como tendo efeito equivalente aos requisitos aplicáveis estabelecidos na presente ETI, conforme acima referido;

d) elementos de prova de que os requisitos de compatibilidade técnica com a rede da área de utilização alargada são equivalentes aos requisitos de compatibilidade técnica com a rede para a qual a unidade já está autorizada ou em exploração. Esses elementos de prova devem ser fornecidos pelo requerente e podem basear-se nas informações constantes do registo da infraestrutura ferroviária (RINF).

3) O efeito equivalente das especificações alternativas aos requisitos da presente ETI [ponto 2, alínea c)] e a equivalência dos requisitos de compatibilidade técnica com a rede [ponto 2, alínea d)] devem ser justificados e documentados pelo requerente aplicando o processo de gestão dos riscos estabelecido no anexo I do Regulamento (UE) n.º 402/2013. O requerente deve apresentar uma avaliação positiva efetuada por um organismo de avaliação (MCS-AR).

4) Para além dos requisitos referidos no ponto 2, se for caso disso, o requerente deverá apresentar uma declaração CE de verificação acompanhada de documentação técnica que comprove a conformidade com:

a) casos específicos relacionados com qualquer parte da área de utilização alargada, enumerados na presente ETI, na ETI Ruído [Regulamento (UE) n.º 1304/2014] e na ETI CCS [Regulamento (UE) 2016/919];

b) as regras nacionais referidas no artigo 13.º, n.º 2, alíneas a), c) e d), da Diretiva (UE) 2016/797, notificadas em conformidade com o artigo 14.º da mesma diretiva.

5) A entidade de autorização deve divulgar ao público, através do sítio Internet da Agência, informações pormenorizadas sobre as especificações alternativas referidas no ponto 2, alínea c), e os requisitos de compatibilidade técnica com a rede a que se refere o ponto 2, alínea d), com base nos quais concedeu autorizações para a área de utilização alargada.

6) Se um veículo autorizado tiver beneficiado da isenção de aplicação ou da aplicação parcial das ETI, nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2008/57/CE, o requerente deverá solicitar uma ou mais derrogações nos Estados-Membros da área de utilização alargada, em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva (UE) 2016/797.

7) Em conformidade com o artigo 54.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797, os vagões utilizados ao abrigo do *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) permanecem autorizados em conformidade com as condições ao abrigo das quais foram utilizados, incluindo a área de utilização na qual são operados. Na sequência de uma alteração que exija uma nova autorização de colocação no mercado em conformidade com o artigo 21.º, n.º 12, da Diretiva (UE) 2016/797, os vagões aceites ao abrigo do último acordo RIV podem manter a área de utilização em que operavam, sem mais verificações nas partes inalteradas.

(*) Decisão 2007/756/CE da Comissão, de 9 de novembro de 2007, que adota especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.os 4 e 5 do artigo 14.º da Diretiva 96/48/CE e da Diretiva 2001/16/CE (JO L 305 de 23.11.2007, p. 30).

(**) Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão, de 25 de outubro de 2018, que estabelece especificações para os registos de veículos referidos no artigo 47.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera e revoga a Decisão 2007/756/CE da Comissão (JO L 268 de 26.10.2018, p. 53).

(***) Regulamento de Execução (UE) 2019/779 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que estabelece disposições pormenorizadas no que respeita ao sistema de certificação das entidades responsáveis pela manutenção de veículos nos termos da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga o Regulamento (UE) n.° 445/2011 da Comissão (JO L 139I de 27.5.2019, p. 360).»

11) Na secção 7.3.2.1, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«Unidades que circulam entre um Estado-Membro e um país terceiro com uma bitola de 1 520 mm: caso específico da Finlândia, da Polónia, da República Eslovaca e da Suécia.»;

12) Na secção 7.3.2.2, o último parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As unidades objeto de reconhecimento mútuo, de acordo com a secção 7.1.2, e as unidades munidas de equipamento de bordo de monitorização do estado das caixas de eixo estão isentas destas prescrições. A isenção das unidades em conformidade com o ponto 7.1.2 não é aplicável se forem utilizados métodos alternativos de avaliação da conformidade em conformidade com o ponto 6.1.2.4-A»;

13) Na secção 7.3.2.5, o título passa a ter a seguinte redação:

«7.3.2.5. Características dos rodados, rodas e eixos (secções 4.2.3.6.2 e 4.3.2.6.3)

caso específico do Reino Unido (Grã-Bretanha)»;

14) A secção 7.6.1. «Regras para a extensão do âmbito de utilização do material circulante existente não objeto de uma declaração CE de verificação» passa a ter a seguinte redação:

«7.6.1. *Regras de execução*

Em 24 de janeiro de 2020, a Comissão enviou um pedido à Agência Ferroviária da União Europeia com vista à preparação do pacote de revisão da ETI relativa ao setor ferroviário digital e ao transporte de mercadorias "verde" (revisão de 2022).

Nos termos da Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão, o pacote de revisão da ETI relativa ao setor ferroviário digital e ao transporte de mercadorias «verde» deverá incluir disposições de revisão e, se possível, de simplificação da estratégia de aplicação das ETI, de forma a assegurar uma redução gradual, mas atempada, das divergências em relação ao sistema-alvo, proporcionando ao mesmo tempo a previsibilidade e a segurança jurídica necessárias ao setor. Esta disposição deve abranger os períodos de transição futuros, bem como a questão do período de validade dos certificados para os componentes de interoperabilidade e os subsistemas.

Além disso, com o mesmo objetivo de assegurar uma redução gradual, mas atempada, das divergências do sistema-alvo, assegurando simultaneamente a previsibilidade e a segurança jurídica necessárias ao setor, devem ser consideradas disposições que proporcionem flexibilidade na aplicação das versões atualizadas das normas, incluindo as introduzidas no anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão (*) (ETI VAG 2019).

(*) Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014, (UE) n.º 1303/2014 e (UE) 2016/919 da Comissão e a Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão no que respeita ao alinhamento com a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e à execução dos objetivos específicos estabelecidos na Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão (JO L 139 I de 27.5.2019, p.108).»;

15) No apêndice C, «Condições suplementares facultativas», é aditado o seguinte ponto:

«20. **Comportamento dinâmico em marcha**

A combinação da velocidade máxima de exploração e da insuficiência de escala máxima admissível deve ser a indicada no quadro H.1 da EN 14363:2016.

As unidades equipadas com os órgãos de rolamento descritos no capítulo 6 da norma EN 16235:2013 são consideradas em conformidade com este requisito.»;

ANEXO II

O anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 é alterado do seguinte modo:

1) na secção 4.2.2.5, ponto 5, o texto «índice 8, quadro 1, secção 5» é substituído por «índice 8, quadro 1, secção 4»;

2) na secção 4.2.2.5, ponto 6, o texto «índice 8, quadro 3, secção 5» é substituído por «índice 8, quadro 2, secção 5»;

3) Na secção 4.2.2.5, o ponto 7 passa a ter a seguinte redação:

«(7) No âmbito de aplicação da presente ETI, a "velocidade de colisão" e o "parceiro de colisão" em que os cenários 1 e 2 se aplicam às locomotivas equipadas com engates centrais automáticos, capazes de um esforço de tração superior a 300 kN, descritas no quadro 2 da especificação referenciada no apêndice J.-1, índice 8, devem ser:

— 20 km/h em vez de 36 km/h para os cenários 1 e 2; e

— o vagão de referência descrito no apêndice D e não o vagão de referência descrito no anexo C.1 da especificação referenciada no apêndice J.-1, índice 8, para o cenário 2.

Nota: Este esforço de tração elevado é necessário para as locomotivas de mercadorias de grande capacidade.»;

4) Na secção 6.2.3.7, a seguinte frase é aditada no final do ponto 7:

«A verificação efetuada pelo organismo notificado deve garantir a coerência entre a metodologia das normas alternativas, os pressupostos assumidos pelo requerente, a solução técnica pretendida e a área de utilização pretendida.»;

5) Na secção 7.1.2.2, o ponto 11 passa a ter a seguinte redação:

«(11) A fim de estabelecer o certificado de exame CE de tipo ou de projeto, o organismo notificado escolhido pela entidade que gere a alteração pode fazer referência:

— ao certificado inicial de exame CE de tipo ou de projeto para as partes do projeto que não são alteradas ou que são alteradas sem afetar a conformidade do subsistema, se ainda for válido (durante o período de 7 anos da fase B);

— o certificado complementar de exame CE de tipo ou certificado de exame CE e projeto (que altera o certificado inicial), para as partes modificadas do projeto que afetem a conformidade do subsistema com a última revisão da presente ETI em vigor na altura.

O período de validade do novo certificado de exame CE de tipo ou certificado de exame CE de projeto para a nova versão de tipo de veículo, de variante de tipo de veículo ou de versão de tipo de veículo deve ser limitado a sete anos a contar da data de emissão, sem exceder 14 anos após a data de nomeação do organismo notificado pelo requerente para o tipo de material circulante inicial (início da fase A do certificado inicial de exame CE de tipo ou de projeto).»;

6) Na secção 7.1.3.1, o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«(4) A base de avaliação para o "tipo" no âmbito da ETI é definida para um período da fase A com uma duração máxima de sete anos. Sem prejuízo das secções 7.1.1.4 a 7.1.1.8, durante esse período, a base de avaliação a utilizar pelo organismo notificado para a verificação CE não sofre alterações.»;

7) É aditada a secção 7.1.4 seguinte:

«7.1.4. *Regras para o alargamento da área de utilização ao material circulante ao qual foi concedida uma autorização em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE ou que tenha entrado em funcionamento antes de 19 de julho de 2010*

1) Na ausência de plena conformidade com a presente ETI, o ponto 2 aplica-se ao material circulante que preencha as seguintes condições ao requerer um alargamento da sua área de utilização em conformidade com o artigo 21.º, n.º 13, da Diretiva (UE) 2016/797:

a) foi-lhe concedida uma autorização em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE ou entrou em funcionamento antes de 19 de julho de 2010;

b) encontra-se registado sob o código de registo «Válido» «00», no registo nacional de material circulante em conformidade com a Decisão 2007/756/CE da Comissão (*), ou no registo europeu de veículos em conformidade com a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão (**), e é mantido em bom estado de funcionamento em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2019/779 da Comissão (***).

As seguintes disposições relativas ao alargamento da área de utilização também são aplicáveis em combinação com uma nova autorização, tal como definido no artigo 14.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/545.

2) A autorização para uma área de utilização alargada do material circulante referido no ponto 1 deve basear-se na autorização, caso exista, na compatibilidade técnica entre o mesmo e a rede em conformidade com o artigo 21.º, n.º 3, alínea d), da Diretiva (UE) 2016/797 e na conformidade com as características básicas de projeto do quadro 17.-A e do quadro 17.-B da presente ETI, tendo em conta eventuais restrições ou limitações.

O requerente deve apresentar uma "declaração CE de verificação", acompanhada de documentação técnica que comprove a conformidade com os requisitos estabelecidos na presente ETI, ou com disposições de efeito equivalente, para cada parâmetro fundamental referido na coluna 1 dos quadros 17.-A e 17.-B e nas seguintes secções da presente ETI:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (quando a passagem nas zonas neutras ou nas zonas de separação de sistemas é gerida automaticamente), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 e 4.2.12.6

— 4.2.5.3 em Itália

— 4.2.5.3.5 e 4.2.9.2.1 na Alemanha

por meio de um ou mais dos seguintes parâmetros:

a) a conformidade com os requisitos previstos na presente ETI, tal como acima referido;

b) a conformidade com os requisitos correspondentes previstos numa ETI anterior, tal como acima referido;

c) a conformidade com especificações alternativas consideradas como tendo efeito equivalente aos requisitos aplicáveis estabelecidos na presente ETI, conforme acima referido;

d) elementos de prova de que os requisitos de compatibilidade técnica com a rede da área de utilização alargada são equivalentes aos requisitos de compatibilidade técnica com a rede para a qual o material circulante já está autorizado ou em exploração. Esses elementos de prova devem ser fornecidos pelo requerente e podem basear-se nas informações constantes do registo da infraestrutura ferroviária (RINF).

3) O efeito equivalente das especificações alternativas aos requisitos da presente ETI (ponto 2, alínea c)) e a equivalência dos requisitos de compatibilidade técnica com a rede [ponto 2, alínea d)] devem ser justificados e documentados pelo requerente aplicando o processo de gestão dos riscos estabelecido no anexo I do Regulamento (UE) n.º 402/2013. A justificação deve ser avaliada e corroborada por um organismo de avaliação (MCS-AR).

4) Para além dos requisitos mencionados, referidos no ponto 2, se for caso disso, o requerente deve ainda apresentar uma declaração «CE» de verificação, acompanhada de documentação técnica que comprove a conformidade com o seguinte:

a) casos específicos relacionados com qualquer parte da área de utilização alargada, enumerados na presente ETI, na ETI Ruído (Regulamento (UE) n.º 1304/2014), na ETI PRM (Regulamento (UE) n.º 1304/2014) e na ETI CCS (Regulamento (UE) 2016/919);

b) as regras nacionais referidas no artigo 13.º, n.º 2, alíneas a), c) e d), da Diretiva (UE) 2016/797, notificadas em conformidade com o artigo 14.º da mesma diretiva.

5) A entidade de autorização deve divulgar ao público, através do sítio Internet da Agência, informações pormenorizadas sobre as especificações alternativas referidas no ponto 2, alínea c), e os requisitos de compatibilidade técnica com a rede a que se refere o ponto 2, alínea d), com base nos quais concedeu autorizações para a área de utilização alargada.

6) Se um veículo autorizado tiver beneficiado da isenção de aplicação ou da aplicação parcial das ETI, nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2008/57/CE, o requerente deverá solicitar uma ou mais derrogações nos Estados-Membros da área de utilização alargada, em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva (UE) 2016/797.

7) Em conformidade com o artigo 54.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797, as carruagens utilizadas ao abrigo do *Regolamento Internazionale Carrozze* (RIC) permanecem autorizadas em conformidade com as condições ao abrigo das quais foram utilizadas, incluindo a área de utilização em que são operadas. Na sequência de uma alteração que exija uma nova autorização de colocação no mercado em conformidade com o artigo 21.º, n.º 12, da Diretiva (UE) 2016/797, as carruagens aceites ao abrigo do último acordo RIC podem manter a área de utilização em que operavam, sem mais verificações nas partes inalteradas.

_____

(*) Decisão 2007/756/CE da Comissão, de 9 de novembro de 2007, que adota especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.os 4 e 5 do artigo 14.º da Diretiva 96/48/CE e da Diretiva 2001/16/CE (JO L 305 de 23.11.2007, p. 30).

(**) Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão, de 25 de outubro de 2018, que estabelece especificações para os registos de veículos referidos no artigo 47.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera e revoga a Decisão 2007/756/CE da Comissão (JO L 268 de 26.10.2018, p. 53).

(***) Regulamento de Execução (UE) 2019/779 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que estabelece disposições pormenorizadas no que respeita ao sistema de certificação das entidades responsáveis pela manutenção de veículos nos termos da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga o Regulamento (UE) n.° 445/2011 da Comissão (JO L 139I de 27.5.2019, p. 360).»

8) A secção 7.5.2.3 «Regras para a extensão do âmbito de utilização do material circulante existente não objeto de uma declaração CE de verificação» passa a ter a seguinte redação:

«7.5.2.3. Regras de execução

Em 24 de janeiro de 2020, a Comissão enviou um pedido à Agência Ferroviária da União Europeia com vista à preparação do pacote de revisão da ETI relativa ao setor ferroviário digital e ao transporte de mercadorias "verde" (revisão de 2022).

Nos termos da Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão, o pacote de revisão da ETI relativa ao setor ferroviário digital e ao transporte de mercadorias «verde» deverá incluir disposições de revisão e, se possível, de simplificação da estratégia de aplicação das ETI, de forma a assegurar uma redução gradual, mas atempada, das divergências em relação ao sistema-alvo, proporcionando ao mesmo tempo a previsibilidade e a segurança jurídica necessárias ao setor. Esta disposição deve abranger os períodos de transição futuros, bem como a questão do período de validade dos certificados para os componentes de interoperabilidade e os subsistemas.

Além disso, com o mesmo objetivo de assegurar uma redução gradual, mas atempada, das divergências do sistema-alvo, assegurando simultaneamente a previsibilidade e a segurança jurídica necessárias ao setor, devem ser consideradas disposições que proporcionem flexibilidade na aplicação das versões atualizadas das normas, incluindo as introduzidas no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão (*) (ETI LOC/PASS 2019).

_____

(*) Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.o 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.o 1302/2014, (UE) n.º 1303/2014 e (UE) 2016/919 da Comissão e a Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão no que respeita ao alinhamento com a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e à execução dos objetivos específicos estabelecidos na Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão (JO L 139 I de 27.5.2019, p.108)»;

9) O apêndice D passa a ter a seguinte redação:

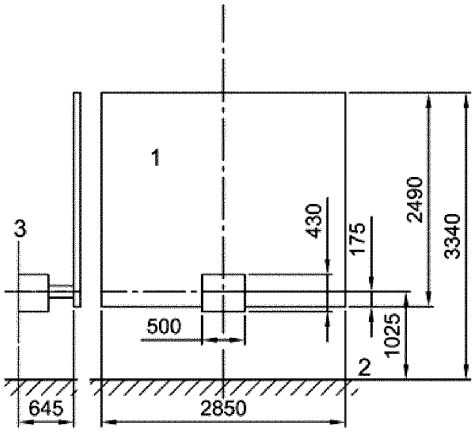
«Apêndice D

Vagão de referência para locomotivas equipadas com engates centrais automáticos e capazes de um esforço de tração superior a 300 kN

No que diz respeito a colisões entre unidades ferroviárias equipadas com engates de alta resistência e vagões igualmente equipados com engates de alta resistência, o vagão é representado por uma massa de 80 t com apenas um grau de liberdade de movimento na direção translacional x. A geometria da interface do vagão está ilustrada na figura D.1. Presume-se que a geometria da parede traseira e da cabeça do engate é rígida. Deve estar equipado com um engate central com um curso de 110 mm e com a característica de força-deslocamento indicada na figura D.2. A capacidade total de absorção de energia do engate do vagão é de 77 kJ.

A geometria e a altura da cabeça do engate acima do topo do carril devem ser equivalentes às da unidade de tração com impacto. A distância longitudinal da suspensão do engate até à parede traseira do vagão deve ser de 645 mm. Para efeitos de simplificação, é permitido modelizar as cabeças de engate utilizando a geometria e a altura indicadas na figura D.1.

Dimensões em milímetros

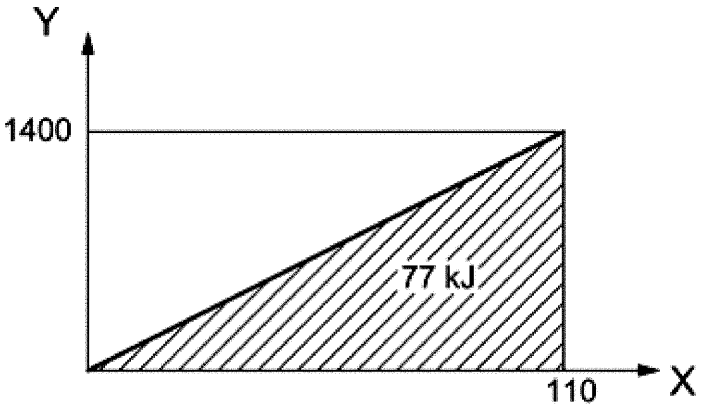


Legenda:

1. extremidade do vagão
2. topo do carril
3. suspensão do engate

Figura D.1

Interface do vagão com o engate central



Legenda:

Y força de tração no engate — engate, em kN
X deslocamento, em mm

Figura D.2

Característica do engate do vagão»;

10) No apêndice J-1, o índice n.º 8 do quadro passa a ter a seguinte redação:

8	«Segurança passiva – generalidades	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	Secção pertinente [1] Exceto anexo A
	Segurança passiva – classificação			4-quadro 1
	Segurança passiva – cenários			5-quadro 2, 6.
	Segurança passiva – defletor de obstáculos			6.5»

11) No apêndice J-1, o índice n.º 10 do quadro passa a ter a seguinte redação:

«10	Elevação e levante – marcação	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19»

12) No apêndice J-1, o índice n.º 36 do quadro passa a ter a seguinte redação:

«36	Condições ambientais – defletor de obstáculos	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	Secção pertinente [1]»

13) No apêndice J-2, o índice n.º 2 do quadro é suprimido.

ANEXO III

No anexo do Regulamento (UE) 2016/919 é aditada a seguinte secção 7.4.2.4:

«7.4.2.4 Regras para o alargamento da área de utilização para veículos existentes

Ao requerer um alargamento da área de utilização, aplicam-se as regras seguintes aos veículos existentes em funcionamento e registados no registo nacional de veículos em conformidade com a Decisão 2007/756/CE da Comissão (*), ou no registo europeu de veículos em conformidade com a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão (**):

1) Os veículos devem cumprir as disposições especiais aplicáveis nos casos específicos referidos na secção 7.6 do presente anexo e nas regras nacionais pertinentes referidas no artigo 13.º, n.º 2, alíneas a), c) e d), da Diretiva (UE) 2016/797, notificadas em conformidade com o artigo 14.º da referida diretiva. Além disso, em caso de cumprimento parcial dos requisitos da presente ETI, são aplicáveis as disposições do ponto 6.1.1.3, n.º 3.

2) Os veículos já equipados com ETCS ou GSM-R não necessitam de ser atualizados, exceto se tal for necessário para fins de compatibilidade técnica.

3) Os veículos que não estejam equipados com o ETCS devem instalá-lo e cumprir os conjuntos de especificações # 2 ou # 3 referidos nos quadros A 2.2 e A 2.3 do anexo A. Exceto se tal for necessário para fins de compatibilidade técnica, a obrigação de estarem equipados com o ETCS não se aplica:

   a) aos veículos que não sejam especialmente concebidos para a exploração nas linhas de alta velocidade (***), se autorizados antes de 1 de janeiro de 2015;

   b) aos veículos que não sejam especialmente concebidos para a exploração em linhas de alta velocidade, autorizadas a partir de 1 de janeiro de 2015, numa das seguintes situações:

      i) caso se destinem exclusivamente a operações num Estado-Membro fora dos corredores definidos no anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2017/6 e fora das linhas que asseguram a ligação aos principais portos, estações de triagem, terminais de mercadorias e zonas de transporte de mercadorias a nível europeu, definidos no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

      ii) se se destinam aos serviços transnacionais fora da RTE, nomeadamente serviços explorados até à primeira estação no país vizinho ou até à primeira estação em que existam ligações no país vizinho utilizando apenas linhas fora da RTE;

   c) aos veículos nos Estados-Membros que apliquem o artigo 7.4.3, n.º 2, sempre que a área de utilização após o alargamento da área de utilização se encontre exclusivamente no mesmo Estado-Membro, exceto se a área de utilização após o alargamento da área de utilização incluir mais de 150 km de uma secção equipada com o ETCS no momento do alargamento da área de utilização ou a equipar com o ETCS no prazo de cinco anos após o alargamento da área de utilização desses veículos;

   d) ao equipamento móvel de construção e manutenção da infraestrutura ferroviária;

   e) às locomotivas de manobra.

4) Os veículos que ainda não estiverem equipados com radiocomunicações de voz GSM-R devem instalar rádio de cabina de voz GSM-R e cumprir as especificações referidas nos quadros A 2.1, A 2.2 e A 2.3 do anexo A se se destinarem a ser utilizados numa rede, incluindo pelo menos um ponto equipado com GSM-R, exceto em caso de sobreposição com um sistema de radiocomunicações antigo compatível com a classe B já instalado no veículo.

5) Os veículos que ainda não estejam equipados com o GSM-R para os dados ETCS devem instalar apenas rádio GSM-R ETCS só de dados e cumprir as especificações referidas nos quadros A 2.1, A 2.2 e A 2.3 do anexo A quando for requerida a instalação no veículo do ETCS em conformidade com o ponto 3 e se destinar a funcionar numa rede na área de utilização alargada equipada com apenas ETCS de nível 2 ou 3.

6) Se um veículo autorizado tiver beneficiado da isenção de aplicação ou da aplicação parcial das ETI, nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2008/57/CE, o requerente deverá solicitar uma ou mais derrogações nos Estados-Membros da área de utilização alargada, em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva (UE) 2016/797.

(*) Decisão da Comissão 2007/756/CE, de 9 de novembro de 2007, que adota especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.os 4 e 5 do artigo 14.º da Diretiva 96/48/CE e da Diretiva 2001/16/CE (JO L 305 de 23.11.2007, p. 30).

(**) Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão, de 25 de outubro de 2018, que estabelece especificações para os registos de veículos referidos no artigo 47.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera e revoga a Decisão 2007/756/CE da Comissão (JO L 268 de 26.10.2018, p. 53).

(***) Conforme estabelecido no anexo I da Diretiva (UE) 2016/797.»