DECISÕES

DECISÃO DELEGADA (UE) 2017/1474 DA COMISSÃO

de 8 de junho de 2017

que complementa a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos objetivos específicos para a elaboração, adoção e revisão de especificações técnicas de interoperabilidade

[notificada com o número C(2017) 3800]

(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 1,

Considerando o seguinte:

(1) Apesar de o artigo 4.º da Diretiva (UE) 2016/797 definir o conteúdo e alguns objetivos gerais das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), a Diretiva não estabelece objetivos específicos para cada ETI, habilitando porém a Comissão a adotar atos delegados para o efeito.

(2) A presente decisão estabelece um conjunto coerente de objetivos específicos, que deverão ser integrados nas ETI a fim de melhorar a interoperabilidade e, simultaneamente, facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transportes ferroviários na União e com países terceiros, contribuindo assim para a conclusão do espaço ferroviário europeu único e para a realização progressiva do mercado interno.

(3) Estes objetivos específicos nas ETI devem ser aplicados através de pedidos à Agência Ferroviária da União Europeia (doravante «a Agência»), em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797. Esses pedidos devem basear-se nas prioridades da Comissão e nos recursos disponíveis no âmbito da Agência. Para cada objetivo específico, as recomendações da Agência devem incluir análises custos-benefícios e avaliações de impacto das soluções técnicas consideradas para permitir à Comissão eleger as soluções mais viáveis e estabelecer ETI mediante atos de execução em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 51.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2016/797.

(4) Em termos de âmbito de aplicação, as ETI em vigor abrangem de forma satisfatória todos os subsistemas definidos no anexo II da Diretiva (UE) 2016/797. No entanto, em conformidade com os princípios da iniciativa «Legislar melhor», a fim de reduzir o número de atos legislativos e aumentar ainda mais a coerência entre as ETI, justifica-se rever o âmbito de determinadas ETI e, eventualmente, reestruturar ou fundir algumas delas, para evitar duplicações de esforços e proporcionar uma correspondência direta entre os subsistemas, os requisitos essenciais e as ETI aplicáveis. Este exercício deve ter em conta a estabilidade necessária à legislação ferroviária.

(5) A fim de assegurar a coerência da legislação, justifica-se ter em consideração os possíveis impactos e as interfaces entre as ETI e entre as ETI e as atuais estratégias, políticas e disposições legislativas. Convém ainda ponderar se as soluções propostas, ou elementos específicos, devem ser incluídos na ETI propriamente dita ou, antes, na legislação e em documentos relacionados. Além disso, as ETI devem preservar, sempre que possível, as disposições destinadas a eliminar os entraves técnicos à interoperabilidade, nomeadamente as que facilitam a livre circulação de veículos em todo o território da União.

(6) As revisões das ETI devem ter em conta a experiência do setor ferroviário no que respeita a requisitos pouco claros ou outros impactos involuntários, bem como os custos resultantes das ETI, em especial a experiência dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias ou experiências resultantes da aplicação das ETI a linhas de baixa densidade.

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

(7) As revisões das ETI devem também ter em conta a necessidade de atingir o justo equilíbrio entre uma abordagem baseada em regras, que permita facilitar a compatibilidade técnica nomeadamente ao nível das interfaces entre subsistemas, mas também entre componentes e subsistemas de interoperabilidade, e uma abordagem baseadas nos riscos suscetível de facilitar o progresso técnico e as soluções inovadoras, em particular quando se especificam funções e desempenhos.

(8) As revisões das ETI devem considerar a evolução do sistema ferroviário e as atividades de investigação e inovação com ele relacionadas, em especial, mas não só, a Shift2Rail, mantendo a margem de manobra para a inovação e a integração de inovações a partir do momento em que atinjam um nível adequado de maturidade a determinar pela Agência.

(9) Em termos de coerência técnica das redes ferroviárias com uma bitola de 1 520 mm na União e dos veículos explorados nessas redes, as ETI pertinentes devem ter em conta a evolução das normas técnicas aplicáveis às redes ferroviárias com uma bitola de 1 520 mm de países terceiros.

(10) A fim de facilitar a sua promoção e possível adoção fora da União, bem como o intercâmbio entre as redes de países terceiros e a União, as ETI podem incluir disposições facultativas, tendo em conta os requisitos habituais noutras zonas geográficas, por exemplo cargas por eixo para os comboios pesados.

(11) Para poderem acompanhar a evolução das normas e de outros documentos técnicos, as ETI devem integrar as referências a esses documentos, de forma a permitir a sua atualização em tempo oportuno, permitindo, simultaneamente, as medidas transitórias necessárias entre normas ou entre versões das normas.

(12) Em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, alínea f), da Diretiva (UE) 2016/797, a maioria das ETI inclui cláusulas que definem a respetiva estratégia de aplicação, com vista a uma transição gradual da situação existente para a situação de conformidade com a ETI. Há, no entanto, confusão no setor ferroviário sobre a aplicação concreta dessas cláusulas. Por conseguinte, as estratégias de aplicação devem ser revistas e, na medida do possível e consoante a natureza de cada ETI, ser simplificadas e coerentes nas várias ETI, nomeadamente no caso das ETI relativas ao material circulante. Conviria considerar a possibilidade de autorizar a aplicação mista de uma ETI e da sua versão anterior durante o período de transição. Além disso, o período de validade dos certificados para os componentes de interoperabilidade e os subsistemas deve ser definido nas ETI e ser coerente entre ETI.

(13) O artigo 4.º, n.º 3, alínea h), da Diretiva (UE) 2016/797 autoriza as ETI a prever disposições aplicáveis aos subsistemas e aos veículos existentes, especialmente em caso de adaptação ou renovação. Tais disposições podem dar origem a incerteza jurídica no caso de autorizações já emitidas, sendo por isso necessário prestar uma especial atenção à análise preliminar dos custos e benefícios e à definição das modificações que requerem um novo pedido de autorização.

(14) Para assegurar a eficácia dos processos de colocação no mercado e entrada em serviço de veículos, as ETI devem proporcionar certeza quanto aos parâmetros relativamente aos quais um veículo deve ser verificado no âmbito dos procedimentos de autorização, em conformidade com os artigos 21.º e 24.º da Diretiva (UE) 2016/797, e aos parâmetros que a verificar pelas empresas ferroviárias, posteriormente à emissão da autorização de colocação do veículo no mercado e antes da primeira utilização do veículo, para garantir a compatibilidade entre os veículos e os itinerários a que se destinam. As ETI devem também clarificar os procedimentos a seguir pelas empresas ferroviárias, a fim de assegurar a compatibilidade entre comboios completos, incluindo unidades de transporte intermodal, e os itinerários em que estão a ser explorados, bem como, tanto quanto possível, as informações a fornecer pelos gestores de infraestrutura e as condições de acesso à rede para que as empresas ferroviárias possam efetuar os ensaios conexos.

(15) Em acréscimo dos requisitos constantes do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva (UE) 2016/797 relativos à identificação dos parâmetros fundamentais e das interfaces entre os subsistemas, é necessário atualizar os quadros das ETI que apresentam as relações entre os parâmetros fundamentais e os requisitos essenciais estabelecidos no anexo III da Diretiva (UE) 2016/797, a fim de assegurar uma abordagem coerente entre todas as ETI.

(16) No intuito de facilitar a substituição durante a manutenção, permitir economias de escala e reduzir os custos de manutenção e a obsolescência, conviria melhorar a modularidade do sistema ferroviário. Para esse efeito, o número de componentes de interoperabilidade deve ser revisto e aumentado, sempre que tal se justifique, a fim de estimular a utilização de produtos e peças sobresselentes disponíveis no mercado e aproveitar os benefícios da normalização.

(17) A notificação dos organismos de avaliação da conformidade representa um encargo administrativo significativo para os Estados-Membros e a Comissão. A fim de aumentar a eficiência e reduzir os atrasos, justifica-se propor um processo simplificado para as notificações adicionais, se o organismo de avaliação já tiver sido notificado de

uma versão anterior de uma ETI e se as competências adicionais em causa forem poucas ou nenhuma. A fim de evitar a incerteza, cada ETI deve indicar se é necessário seguir o procedimento completo de notificação ou se a notificação pode ser automaticamente alargado à ETI revista, ou ainda se é possível aplicar um procedimento simplificado e, na afirmativa, em que condições.

(18) Dado que, em alguns casos, a descrição das funções e responsabilidades do candidato e dos organismos notificados não é suficientemente precisa, dando origem a confusões e a interpretações divergentes e, go, a aplicação distintas dos procedimentos de avaliação da conformidade dos componentes de interoperabilidade e dos subsistemas, esses procedimentos devem ser revistos, devendo a Comissão adotar paralelamente atos de execução destinados a rever os módulos *ad hoc* para a avaliação da conformidade, em consonância com o artigo 24.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2016/797. Além disso, justifica-se rever a gama de módulos autorizados para cada componente de interoperabilidade e cada subsistema e, se possível, simplificá-la a fim de melhorar a eficiência do processo e evitar custos desnecessários.

(19) Ao analisar as soluções possíveis para as questões relacionadas com a segurança, há que ter em após uma explosão.

(20) O Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário («ERTMS»), as aplicações telemáticas para os serviços de passageiros («ATP») e as aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias («ATM») são a espinha dorsal da digitalização dos caminhos de ferro. Por conseguinte, as ETI pertinentes devem ser alteradas, se for caso disso, para apoiar a digitalização do setor ferroviário.

(21) São várias as ETI com pontos em aberto. Trata-se de elementos que correspondem a requisitos essenciais, devendo por isso ser harmonizados, e ainda não estão abrangidos pelas ETI em questão. Por conseguinte, é necessário dar resposta a esses pontos em aberto para reduzir o número de normas nacionais e, assim, atingir a plena interoperabilidade e contribuir para o bom funcionamento do mercado único.

(22) Em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva (UE) 2016/797, as ETI devem ser alteradas se se afigurar que apresentam deficiências.

(23) O Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão ([1]) («ETI LOC/PASS») e o Regulamento (UE) n.º 321/2013 ([2]) da Comissão («ETI Vagões») devem continuar a ser aperfeiçoados de modo a garantir uma interoperabilidade permanente, consolidando simultaneamente a atratividade e a eficácia do sistema ferroviário. Os principais aspetos a desenvolver são a introdução de disposições especialmente pertinentes para as redes ferroviárias com uma bitola de 1 520 mm, disposições facultativas para facilitar a composição dos comboios de passageiros, incluindo a compatibilidade com o Regulamento Internacional de Carruagens («RIC» — Regolamento Internazionale delle Carrozze), sistemas automáticos de bitola variável, facilidade de acesso dos passageiros às carruagens de passageiros e medidas destinadas a aumentar a produtividade do transporte ferroviário de mercadorias, tais como sistemas de engate automático e identificação harmonizada de vagões de mercadorias. Devem também ser contempladas medidas destinadas a melhorar a proteção dos maquinistas, incluindo o controlo dos tempos de condução e repouso dos maquinistas, a conceção da cabina de condução e os requisitos correspondentes, com particular ênfase na saúde e segurança no trabalho e bem assim na segurança operacional, nomeadamente no respeitante ao ruído na cabina.

(24) O Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (doravante «RID») ([3]) está estabelecido no território da União Europeia pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]). O comité de peritos do RID introduziu uma disposição no RID de 2013 que autoriza a instalação de dispositivos de deteção de descarrilamento em vagões de transporte de mercadorias numa base voluntária. Atendendo a vários estudos sobre os custos e benefícios desses dispositivos, o grupo de trabalho criado pelo comité de peritos do RID recomendou à Comissão que revisse todas as ETI pertinentes, para nelas incluir a função de deteção de descarrilamento em termos de requisitos técnicos, aspetos operacionais e procedimentos de avaliação da conformidade ([5]). Devem igualmente ser estudadas disposições relativas ao material circulante e às infraestruturas para reduzir ao mínimo as consequências para as pessoas e o ambiente em caso de descarrilamento, tendo em conta as funções e responsabilidades dos intervenientes relevantes. Em especial, há que evitar objetos salientes à margem das vias, como os marcadores ferroviários suscetíveis de perfurar cisternas que transportem mercadorias perigosas em caso de acidente, e adotar outras medidas de atenuação.

([1]) 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).

([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]) Apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), concluída em Vilnius em 3 de junho de 1999, alterada.

([4]) Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

([5]) Anexo II do relatório da 5.ª sessão do grupo de trabalho da comissão de peritos do RID sobre deteção de descarrilamentos (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Berna, 19 e 20 de abril de 2016).

(25) No que se refere ao Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão ([1]) («ETI Ruído»), os peritos concordam, de um modo geral, que uma das formas mais eficazes de atenuar o ruído ferroviário é através da adaptação dos vagões de mercadorias existentes com cepos de freio compósitos. Esta solução técnica reduz o ruído ferroviário até 10 dB, o que equivale a uma redução de 50 % no ruído audível para os seres humanos. Por conseguinte, a fim de solucionar a questão do ruído no transporte ferroviário de mercadorias, é necessário adaptar os vagões de mercadorias existentes com cepos de freio compósitos ou outras soluções adequadas. A aplicação gradual destas soluções poderá ser considerada, tendo em conta os custos e benefícios previstos.

(26) A fim de resolver uma discrepância resultante de uma revisão da ETI Vagões, a ETI Ruído deve incluir um ensaio de ruído dos cepos de freio compósitos para solucionar o problema do ruído no transporte ferroviário de mercadorias, incluindo, se necessário, o controlo da via, se possível, ensaios acústicos dos cepos de freio compósitos em banco de ensaio.

(27) O Plano de Implantação do ERTMS ([2]) foi adotado em 5 de janeiro de 2017, em conformidade com o artigo 47.º das orientações para a RTE-T e é aplicável aos corredores da rede principal. É importante que o Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão ([3]) («ETI CCS») seja adaptado de modo a prever uma implantação coerente do ERTMS em toda a rede ferroviária na União, à luz do o Plano de Implantação do ERTMS.

(28) O relatório sobre as perspetivas a mais longo prazo do ERTMS, adotado pela Agência em 18 de dezembro de 2015 ([4]) conjuntamente com o setor, identifica os elementos tecnológicos essenciais para justificar o interesse económico do ERTMS. Tais elementos incluem exploração automática de comboios, nível 3, otimização da curva de frenagem, nova geração do sistema de telecomunicações e posicionamento por satélite. As especificações do ETCS e do GSM-R devem ter esses elementos em conta e ser alteradas, se for caso disso, tendo em mente a necessária estabilidade do ERTMS. Convém não esquecer os efeitos sobre outras ETI.

(29) Tendo em conta a maior utilização de locomotivas e unidades múltiplas acopladas, justifica-se rever o Regulamento (UE) n.º 1301/2014 da Comissão ([5]) («ETI Energia») no que respeita aos requisitos em caso de exploração simultânea de vários pantógrafos em contacto com as catenárias decorrentes da utilização desses veículos. Além disso, é necessário considerar as questões operacionais conexas. Se for caso disso, a ETI Energia e outras ETI devem também incluir disposições para assegurar uma interoperabilidade permanente, melhorando ao mesmo tempo a eficiência energética dos subsistemas pertinentes.

(30) O Regulamento (UE) n.º 1299/2014 da Comissão ([6]) («ETI Infraestrutura») deve incluir disposições que garantam uma interoperabilidade permanente, permitindo ao mesmo tempo a redução dos custos de manutenção da infraestrutura através da utilização de, por exemplo, manutenção baseada no tempo, sensores e tecnologias de monitorização da condição.

(31) O Regulamento (UE) n.º 1300/2014 da Comissão ([7]) («ETI PMR») deve ser atualizado, a fim de incluir os últimos avanços em termos de identificação e eliminação dos obstáculos à acessibilidade e de acompanhamento dos progressos realizados em matéria de acessibilidade, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 3, relativo ao inventário de ativos, e o artigo 8.º, n.ºs 5 e 7 sobre os planos nacionais de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1300/2014. As prioridades europeias comuns para fomentar a aplicação da ETI PMR podem também ser identificadas em função dos planos nacionais de aplicação. Tal análise deveria englobar um exame das soluções estruturais permanentes que podem ser necessárias em carruagens de passageiros para assegurar a igualdade de acesso a serviços adicionais para pessoas com mobilidade reduzida, nomeadamente no domínio do acesso às carruagens-restaurante.

(32) A Decisão 2012/757/UE da Comissão ([8]) («ETI EGT») deve ser alvo de uma monitorização regular e ser revista sempre que tal se justifique, para garantir que se mantém atualizada, proporcionando uma harmonização ótima, segurança e interoperabilidade dos requisitos operacionais a nível da interface entre a empresa ferroviária e os

([1]) Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «Material circulante — ruído», que altera a Decisão 2008/232/CE e revoga a Decisão 2011/229/UE (JO L 356 de 12.12.2014, p. 421).

([2]) Regulamento de Execução (UE) 2017/6 da Comissão, de 5 de janeiro de 2017, relativo ao Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (JO L 3 de 6.1.2017, p. 6).

([3]) 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).

([4]) Agência Ferroviária Europeia, ERA-REP-150, de 18 de dezembro de 2015.

([5]) Regulamento (UE) n.º 1301/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «energia» do sistema ferroviário da União (JO L 356 de 12.12.2014, p. 179).

([6]) Regulamento (UE) n.º 1299/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «infraestrutura» do sistema ferroviário da União (JO L 356 de 12.12.2014, p. 1).

([7]) Regulamento (UE) n.º 1300/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (JO L 356 de 12.12.2014, p. 110).

([8]) Decisão 2012/757/UE da Comissão, de 14 de novembro de 2012, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que altera a Decisão 2007/756/CE) (JO L 345 de 15.12.2012, p. 1).

gestores de infraestrutura, em especial no caso de operações transfronteiras. Acresce que deve ter em conta os progressos realizados no plano i) dos elementos tecnológicos ERTMS essenciais para justificar o interesse económico do ERTMS referidos no considerando 28; ii) da cultura de segurança e dos fatores humanos; e iii) da compatibilidade comboio/itinerário.

(33) Além disso, nos termos do artigo 36.º do Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), a Comissão pode pedir à Agência que emita recomendações relativas à definição das competências e qualificações de todo o pessoal que exerça funções de segurança críticas, bem como à inclusão das mesmas na ETI EGT ou noutra legislação relevante. Tais recomendações devem abranger não só os maquinistas, mas também outro pessoal de bordo que desempenhe funções de segurança suscetíveis de exigir uma formação específica e o pessoal implicado na exploração e na manutenção do sistema ferroviário.

(34) Na sequência da introdução de requisitos respeitantes aos postos de combate a incêndios para a gestão de incidentes «quentes» no Regulamento (UE) n.º 1303/2014 ([2]) da Comissão («ETI STR») e relacionados com os contributos do setor, justifica-se rever os requisitos operacionais da ETI STR para harmonizar a avaliação da capacidade de evacuação, por exemplo no atinente à distância entre duas saídas laterais ou verticais. Ademais, há que avaliar a necessidade de incluir disposições para assegurar a comunicação entre o pessoal de bordo, por um lado, e o gestor da infraestrutura e os serviços de emergência, por outro lado, bem como disposições conexas, se for caso disso.

(35) O Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão ([3]) («ETI ATM») deve incluir informações que facilitem a troca de carruagens, transportes combinados ou multimodais, o desenvolvimento de corredores de transporte ferroviário de mercadorias e a comunicação de ocorrências, tendo em conta as ligações com outros instrumentos afins. Deve ainda pever um procedimento simplificado para a atualização da base técnica da ETI ATM, em conformidade com o processo de gestão do controlo das modificações da ETI ATM referido no ponto 7.2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1305/2014. Além disso, justificar-se-ia efetuar um estudo sobre a possibilidade de proceder ao intercâmbio de dados entre a ETI ATM e as aplicações relacionadas com a segurança, por exemplo no caso de mercadorias perigosas ou remessas excecionais. A ETI deve também ser alterada para permitir à Agência avaliar a conformidade dos instrumentos informáticos utilizados pelo setor ferroviário europeu com os requisitos da ETI. Além disso, o ponto 2.3.2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1305/2014, que exige contratos relativos à prestação de informações pelas empresas ferroviárias principais às partes interessadas, pode obstar à digitalização dos caminhos de ferro, pelo que é necessário revê-lo.

(36) O Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão ([4]) (a seguir, «ETI ATP») deve ser revisto s a fim de tornar ainda mais fácil a utilização de bilhética digital, incluindo o controlo e a liquidação de pagamento entre os participantes, especialmente atendendo à iniciativa «Full Service Model» (modelo de serviço completo, lançada pelo setor ferroviário. Acresce que a ETI deve ter em conta as revisões da ETI PMR e os pedidos de modificações apropriados através do processo de gestão do controlo das modificações da ETI ATP. A parte das tarefas relacionadas com a gestão das estruturas de dados centralizados deve ser revista para ter em conta as novas tarefas e as responsabilidades da Agência, como autoridade responsável pelo sistema, e o órgão de administração definido no documento de governação das ATP ([5]), estabelecido pelo setor com vista a acelerar a aplicação da ETI ATP. Conviria prosseguir os esforços destinados a facilitar a emergência de sistemas de informação e de bilhética única para viagens multimodais, nomeadamente através do acesso ao intercâmbio de informações sobre viagens ferroviárias multimodais com as partes interessadas ao longo da cadeia de valor multimodal. Além disso, a ETI ATP deve contribuir para a criação de serviços integrados de mobilidade. A ETI deve também ser alterada para permitir à Agência avaliar a conformidade dos instrumentos informáticos utilizados pelo setor ferroviário europeu com os requisitos da ETI,

([1]) Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 (JO L 138 de 26.5.2016, p. 1).
([2]) Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativa à especificação técnica de interoperabilidade «Segurança nos túneis ferroviários» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 394).
([3]) Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão, de 11 de dezembro de 2014, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema «Aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias» do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 62/2006 (JO L 356 de 12.12.2014, p. 438).
([4]) Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão, de 5 de maio de 2011, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu (JO L 123 de 12.5.2011, p. 11).
([5]) Documento B.61 referido no anexo V da ETI ATP.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

A presente decisão estabelece os objetivos específicos que devem nortear a elaboração de novas especificações técnicas de interoperabilidade (doravante «ETI») ou a alteração de ETI existentes.

Artigo 2.º

Atribuições da Agência

Na elaboração de projetos de ETI e das respetivas alterações a pedido da Comissão, nos termos do artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797, a Agência deve prosseguir os objetivos específicos estabelecidos nos artigos 3.º a 14.º da presente decisão.

A Agência deve formular recomendações destinadas à Comissão, tendo em conta os custos e benefícios estimados dos objetivos específicos a que se refere o primeiro parágrafo.

Artigo 3.º

Objetivos específicos comuns

1. As ETI devem abranger todo o sistema ferroviário da União de forma a evitar duplicações, proporcionar uma correspondência direta entre os subsistemas, os requisitos essenciais e as ETI, e permitir uma definição coerente das respetivas estratégias de aplicação.

Para tal, são concebidos vários cenários e efetuadas as avaliações do impacto correspondentes.

2. O âmbito de aplicação técnica e geográfica de cada ETI deve ser revisto, a fim de ter em conta os requisitos estabelecidos no artigo 1.º, n.ºs 3 a 5, da Diretiva (UE) 2016/797.

3. As ETI devem ser revistas, se for caso disso, a fim de garantir o justo equilíbrio entre as metodologias baseada nas regras e as metodologias baseadas nos riscos.

4. A correspondência entre os parâmetros de base e os requisitos essenciais aplicáveis deve ser revista para cada ETI, bem como as interfaces com os outros subsistemas.

5. Se necessário, as ETI devem incluir disposições para:

a) ter em conta as suas eventuais repercussões noutras ETI e as respetivas interfaces, bem como as estratégias, as políticas e a legislação da União pertinentes em vigor, garantindo a coerência entre si. As ETI devem preservar, sempre que possível, as disposições em vigor destinadas a eliminar os entraves técnicos à interoperabilidade;

b) considerar a evolução do sistema ferroviário da União e as atividades de investigação e inovação com ele relacionadas, e a integrar as inovações a partir do momento em que atinjam um nível adequado de maturidade;

c) encerrar os demais pontos em aberto;

d) ter em conta a evolução dos requisitos técnicos aplicáveis nas redes ferroviárias com bitola de 1 520 mm de países terceiros;

e) harmonizar as definições entre as ETI, para além das previstas na Diretiva (UE) 2016/797;

f) integrar as referências a normas e a outros documentos técnicos da natureza evolutiva, de forma a permitir a sua atualização em tempo oportuno;

g) rever o número de componentes de interoperabilidade e, se for caso disso, aumentá-lo;

h) indicar se é necessário notificar novamente os organismos de avaliação da conformidade já notificados com base numa versão anterior da ETI, e se é aplicável um procedimento de notificação simplificado. Em todos os casos, há que especificar as condições correspondentes aplicáveis;

i) ter em conta as melhores práticas do setor e rever a escolha dos módulos previstos nos procedimentos de avaliação da conformidade dos componentes de interoperabilidade e dos subsistemas;

j) reduzir o risco de descarrilamento, bem como as consequências para as pessoas e o ambiente em caso de descarrilamento;

k) ao analisar as soluções possíveis para os problemas relacionados com a segurança, ter em conta todas as causas eventuais, incluindo, tanto quanto possível, as associadas a incidentes de segurança, sem comprometer a segurança e a interoperabilidade;

l) melhorar a eficiência energética dos subsistemas pertinentes.

6. As ETI relativas aos sistemas de informação e comunicação devem ter em conta os requisitos de arquiteturas e dados abertos.

7. Deve ser esclarecida a aplicação dos módulos para a avaliação da conformidade dos componentes de interoperabilidade e dos subsistemas, incluindo eventuais revisões do conteúdo dos capítulos relevantes da ETI, bem como a necessidade de módulos *ad hoc* novos ou revistos ou a migração para os módulos estabelecidos no anexo II da Decisão 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]). Para esse efeito, deve ser efetuado um estudo destinado a estabelecer:

i) o papel e as responsabilidades das partes envolvidas nos procedimentos de avaliação da conformidade;

ii) um âmbito alargado para incluir igualmente os procedimentos de avaliação da conformidade relacionados com normas técnicas nacionais notificadas;

iii) os elementos dos procedimentos referidos no ponto ii), incluindo o conteúdo do dossier técnico e a sequência das fases de avaliação;

iv) os modelos de certificados de verificação e respetivo período de validade, no caso de certificação nos termos da ETI aplicável ou das normas nacionais;

v) as condições em que os componentes de interoperabilidade podem ser certificados nos termos das ETI revogadas;

vi) os elementos da supervisão e das auditorias de renovação, em caso de avaliação baseada num ou mais sistemas de gestão da qualidade, incluindo as condições em que as visitas sem aviso prévio às instalações do requerente são efetuadas.

Artigo 4.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI LOC/PASS

1. As disposições relativas aos sistemas automáticos de bitola variável constantes do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 («ETI LOC/PASS»), nomeadamente as especificações técnicas e os procedimentos de avaliação de conformidade, devem ser revistas.

2. Caso se justifique, devem ser previstas disposições destinadas a facilitar o acesso às carruagens de passageiros na ETI LOC/PASS, tendo em conta as interfaces com a infraestrutura.

3. O ETI LOC/PAS deve incluir modalidades facultativas destinadas a facilitar:

a) a autorização de veículos em grandes áreas de utilização; bem como

b) a composição dos comboios de passageiros, incluindo a compatibilidade com o Regulamento Internacional de Carruagens («RIC» — Regolamento Internazionale delle Carrozze).

4. Caso se justifique, a ETI LOC/PASS deve incluir requisitos destinados a conferir uma melhor proteção aos maquinistas, tanto no que respeita à saúde e segurança no trabalho como à segurança operacional. Devem ser definidas especificações para os instrumentos de controlo dos tempos de condução e repouso dos maquinistas de comboios.

5. A ETI LOC/PASS deve ter em conta as alterações no procedimento de colocação de subsistemas móveis no mercado, nos termos dos artigos 20.º a 26.º da Diretiva (UE) 2016/797, incluindo as verificações antes da primeira utilização de veículos autorizados previstas nos artigos 4.º, n.º 3, alínea i), e n.º 23, da referida diretiva.

([1]) Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos (JO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

Artigo 5.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI Vagões

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 21.º, n.º 16, da Diretiva (UE) 2016/797, o Regulamento (UE) n.º 321/2013 («ETI Vagões») deve abranger os veículos a autorizar e a circular nas redes ferroviárias da União com uma bitola de 1 520 mm.

2. As disposições da ETI Vagões relativas aos sistemas automáticos de bitola variável, nomeadamente as especificações técnicas e os procedimentos de avaliação de conformidade, devem ser revistas.

3. A ETI Vagões deve incluir disposições destinadas a aumentar a flexibilidade e a eficiência na composição dos comboios e o desenvolvimento dos transportes intermodais. Se for caso disso, devem ser incluídas disposições sobre o engate automático.

4. A ETI Vagões deve assegurar a coerência e evitar qualquer sobreposição com o Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID) no que diz respeito aos requisitos técnicos aplicáveis aos veículos. A inclusão da função de deteção de descarrilamento deve ser considerada no plano dos requisitos técnicos, dos aspetos operacionais e dos procedimentos de avaliação da conformidade.

5. A ETI Vagões deve prever requisitos para melhorar a identificação dos vagões de mercadorias. Se necessário, será incluída a utilização de tecnologias sem contacto, bem como as normas conexas.

6. A ETI Vagões deve ter em conta as alterações no procedimento de colocação de subsistemas móveis no mercado, tal como previsto nos artigos 20.º a 26.º da Diretiva (UE) 2016/797, incluindo as verificações antes da primeira utilização de veículos autorizados referidas nos artigos 4.º, n.º 3, alínea i), e n.º 23, da referida diretiva.

Artigo 6.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI Ruído

1. O Regulamento (UE) n.º 1304/2014 («ETI Ruído») deve incluir disposições para abordar de forma eficaz do ruído produzido pelo transporte ferroviário de mercadorias, mediante a adaptação dos vagões de mercadorias existentes com cepos de freio compósitos ou outras soluções adequadas.

2. A ETI Ruído deve prever um procedimento destinado a avaliar o desempenho acústico dos cepos de freio compósitos. É autorizada a utilização de cepos de freio compósitos em conformidade com o apêndice G ao Regulamento (UE) n.º 321/2013. Caso se justifique, podem ser exigidos ensaios complementares, quer através do controlo da via, quer de ensaios acústicos de cepos de freio compósitos num banco de ensaio.

Artigo 7.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI CCS

1. O Regulamento (UE) 2016/919 («ETI CCS») deve ser revisto, a fim de simplificar o procedimento de atualização da sua base técnica em conformidade com os pedidos de modificação efetuados através do processo de gestão do controlo das modificações da ETI CCS.

2. A ETI CCS deve ser revista a fim de assegurar uma implantação coerente do ERTMS em toda a rede ferroviária na União. Devem ser adotadas arquiteturas de bordo simples e um número reduzido de versões de software para se alcançar uma implantação rentável.

3. A ETI CCS deve alterar as especificações do ETCS e do GSM-R, com base numa análise custos-benefícios dos novos projetos e dos investimentos passados. Deve incluir os quadros regulamentares dos aspetos técnicos e da migração, a fim de abordar os elementos tecnológicos identificados no relatório sobre perspetivas a mais longo prazo do ERTMS.

4. A ETI CCS deve proporcionar um mecanismo para uma rápida correção dos erros, tendo em conta a compatibilidade entre a via e os subsistemas de bordo. Esse mecanismo deve incluir medidas corretivas para assegurar a compatibilidade da implementação do ERTMS sem comprometer a sua estabilidade. Se for caso disso, devem ser adotadas medidas adicionais para garantir a compatibilidade técnica entre a via e os subsistemas.

5. A ETI CCS deve permitir a migração de tecnologias suscetíveis de serem utilizadas tanto pela via como pelo subsistema de bordo, do GSM-R a um sistema de comunicação de nova geração, tendo em conta o equilíbrio entre as normas de telecomunicações específicas dos caminhos de ferro e as normas de telecomunicações gerais.

Artigo 8.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI Energia

O Regulamento (UE) n.º 1301/2014 («ETI Energia») deve ser revisto no que respeita aos requisitos técnicos aplicáveis à utilização simultânea de vários pantógrafos em contacto com a catenária resultantes da utilização de locomotivas e unidades múltiplas acopladas. Caso se justifique, devem também ser incluídos os aspetos operacionais conexos.

Artigo 9.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI Infraestrutura

1. O Regulamento (UE) n.º 1299/2014 («ETI Infraestrutura») deve incluir disposições que garantam a interoperabilidade permanente no âmbito do subsistema e, se for caso disso, com outros subsistemas, permitindo simultaneamente a redução dos custos de manutenção da infraestrutura, por exemplo através do recurso à manutenção baseada no tempo, sensores e tecnologias de monitorização da condição.

2. A ETI Infraestrutura deve incluir disposições relativas aos sistemas automáticos de bitola variável, nomeadamente especificações técnicas e procedimentos de avaliação de conformidade.

Artigo 10.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI PMR

1. O Regulamento (UE) n.º 1300/2014 («ETI PMR») deve ser revisto, a fim de estabelecer requisitos relativos ao inventário de ativos a que se refere o artigo 7.º do mesmo regulamento.

Deve incluir disposições relativas à designação das entidades responsáveis pelo fornecimento de dados e disposições destinadas a estabelecer um calendário para a criação do inventário de ativos pelos Estados-Membros.

Essas disposições devem assentar na recomendação da Agência referida no artigo 7.º, n.º 2, desse regulamento e nas melhores práticas de aplicação dos inventários de ativos pelos Estados-Membros.

2. A ETI PMR deve definir prioridades e critérios comuns para melhorar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida, com base no resumo comparativo das estratégias previstas nos planos nacionais de aplicação a que se refere o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 1300/2014.

Tais prioridades e critérios devem ter em conta as melhores práticas no âmbito da elaboração e execução desses planos.

3. A ETI PMR deve estabelecer uma definição clara de cadeiras de rodas elétricas e manuais, bem como os requisitos aplicáveis a cadeiras de rodas inovadoras, para que os passageiros possam aceder ao comboio em segurança.

Artigo 11.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI EGT

1. A Decisão 2012/757/UE («ETI EGT») deve definir princípios operacionais fundamentais e regras operacionais comuns para permitir a redução do número de normas nacionais.

2. A ETI EGT deve incluir disposições que garantam a compatibilidade entre comboios completos e os itinerários em que vão ser explorados.

3. A ETI EGT deve considerar o desenvolvimento de métodos e protocolos de comunicação normalizados, bem como sistemas de intercâmbio de dados normalizados.

4. A ETI EGT deve ter em conta a evolução dos registos a que se referem os artigos 47.º, 48.º e 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

5. A ETI EGT deve definir o âmbito dos pontos em aberto relativos às operações e distinguir entre as normas nacionais aplicáveis e as normas que exijam harmonização através de legislação da União, a fim de permitir a migração para um sistema interoperável que proporcione o nível ótimo de harmonização técnica.

6. A ETI EGT deve permitir o estabelecimento de ligações coerentes com os requisitos operacionais dos sistemas de gestão da segurança dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias. Tal implica fazer com que a cultura de segurança e os fatores humanos sejam devidamente contemplados.

7. Se necessário, a ETI EGT deve definir as competências e qualificações de todo o pessoal que exerça funções críticas de segurança que não sejam abrangidas por outra legislação pertinente.

Artigo 12.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI STF

1. Os requisitos operacionais do Regulamento (UE) n.º 1303/2014 («ETI STR») devem ser revistos para harmonizar a avaliação da capacidade de evacuação, mormente no que respeita à distância entre duas saídas laterais ou verticais.

2. Caso se justifique, devem ser incluídas disposições para assegurar a comunicação entre, por um lado, o pessoal de bordo e, por outro, o gestor da infraestrutura e os serviços de emergência.

Artigo 13.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI ATM

1. O Regulamento (UE) n.º 1305/2014 («ETI ATM») deve ser revisto, a fim de simplificar o procedimento de atualização da sua base técnica em conformidade com o processo de gestão do controlo das modificações para a ETI ATM referido no ponto 7.2 do anexo do referido regulamento.

2. O teor e a estrutura das mensagens definidas na ETI ATM em relação ao intercâmbio dos vagões e à composição do comboio devem ser revistos e, se necessário, simplificada.

3. O teor e a estrutura das mensagens definidas na ETI ATTM no que respeita ao transporte combinado ou multimodal devem ser revistos e, se não estiverem disponíveis, devem ser desenvolvidos a fim de facilitar a logística e as operações.

4. Se necessário, a ETI ATM deve prever o intercâmbio de dados com aplicações relacionadas com a segurança.

5. As ligações entre as bases de dados da ETI ATM e os instrumentos utilizados para melhorar o desempenho do transporte ferroviário de mercadorias devem ser revistas.

6. A ETI ATM deve permitir à Agência avaliar a conformidade dos instrumentos informáticos utilizados pelo setor ferroviário europeu com os requisitos da ETI.

7. As ETI não devem impor às empresas ferroviárias requisitos que possam obstar à digitalização dos caminhos de ferro.

Artigo 14.º

Objetivos específicos aplicáveis à ETI ATP

1. O Regulamento (UE) n.º 454/2011 («ETI ATP») deve ser revisto, a fim de simplificar o procedimento de atualização da sua base técnica em conformidade com o processo de gestão do controlo das modificações para a ETI ATP referido no ponto 7.5.2 do anexo do referido regulamento.

2. O domínio geográfico de aplicação da ETI ATP é o âmbito geográfico de aplicação da ETI ATM.

3. Se for caso disso, a ETI ATP deve ter em conta o requisito essencial «Acessibilidade», tal como definido no anexo III, ponto 1.6, da Diretiva (UE) 2016/797.

4. A ETI ATP deve ter em conta a revisão da ETI PMR, nomeadamente no que diz respeito aos inventários de ativos e, se for caso disso, a iniciativa «Modelo de Service Completo» lançada pelo setor ferroviário.

5. A ETI ATP deve definir a parte das tarefas relacionadas com a gestão das estruturas de dados centralizadas, para ter em conta as novas tarefas e responsabilidades da Agência e do órgão de governação criado pelo setor, com vista a acelerar a aplicação da ETI ATP.

6. A ETI ATP tem por objetivo facilitar o advento da bilhética única, da bilhética integrada e de sistemas de informação e reserva para viagens multimodais.

7. A ETI ATP deve permitir à Agência avaliar a conformidade dos instrumentos informáticos utilizados pelo setor ferroviário europeu com os requisitos da ETI.

Artigo 15.º

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 8 de junho de 2017.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNCKER