

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Outubro de 2010

que altera as Decisões 2006/920/CE e 2008/231/CE no que respeita às especificações técnicas de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» dos sistemas ferroviários transeuropeus convencional e de alta velocidade

[notificada com o número C(2010) 7179]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/640/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 6.º, n.º 1,

Tendo em conta as recomendações da Agência Ferroviária Europeia relativas à coerência das regras relativas ao ERTMS nas ETI Controlo-Comando e Sinalização e Exploração e Gestão do Tráfego (ERA/REC/2009-02/INT), à versão revista do anexo P das ETI Exploração e Gestão do Tráfego para os sistemas ferroviários convencional e de alta velocidade (ERA/REC/2009-03/INT), à versão revista do anexo T da ETI Exploração e Gestão do Tráfego para o sistema ferroviário convencional (ERA/REC/2009-04/INT) e à alteração das disposições relativas à competência do maquinista com vista a garantir a coerência entre a Directiva 2007/59/CE e as ETI Exploração e Gestão do Tráfego (ERA/REC/2009-05/INT), emitidas em 17 de Julho de 2009,

Considerando o seguinte:

(1) O artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> prevê que a Agência Ferroviária Europeia («a Agência») assegure a revisão das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) em função do progresso técnico e da evolução do mercado e das exigências sociais e proponha à Comissão os projectos de adaptação das ETI que considere necessários.

(2) Através da Decisão C(2007) 3371, de 13 de Julho 2007, a Comissão conferiu à Agência um mandato-quadro para

o exercício de determinadas actividades, ao abrigo da Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade <sup>(3)</sup> e da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional <sup>(4)</sup>. Ao abrigo desse mandato, a Agência foi convidada a proceder à revisão da ETI Exploração e Gestão do Tráfego para o sistema ferroviário convencional, adoptada pela Decisão 2006/920/CE da Comissão <sup>(5)</sup>, e da versão revista da ETI Exploração e Gestão do Tráfego para o sistema ferroviário de alta velocidade, adoptada pela Decisão 2008/231/CE da Comissão <sup>(6)</sup>, a dar parecer técnico sobre falhas críticas e a publicar a lista das falhas menores detectadas.

(3) Um sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS) e um sistema mundial de comunicações móveis ferroviárias (GSM-R) são meios importantes para assegurar um sistema ferroviário transeuropeu harmónico. É, pois, necessário harmonizar com a maior brevidade as normas a que devem obedecer estes sistemas. Seguindo este princípio, o ETCS e o GSM-R são especificados nas ETI.

(4) As prescrições das ETI devem ser coerentes e inequívocas. Quer isto dizer também que as ETI não podem remeter para regras técnicas em fases distintas de desenvolvimento. Todas as ETI deverão, portanto, remeter para as mesmas regras técnicas.

(5) A fim de harmonizar as disposições pertinentes das ETI aplicáveis aos sistemas ferroviários transeuropeus convencional e de alta velocidade, as prescrições respeitantes aos aspectos operacionais devem ser publicadas, na forma de documento técnico, no sítio *web* da Agência.

<sup>(1)</sup> JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

<sup>(4)</sup> JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L 359 de 18.12.2006, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 84 de 26.3.2008, p. 1.

- (6) A ETI Exploração e Gestão do Tráfego para o sistema ferroviário convencional deve conter a mesma referência que a ETI correspondente revista para o sistema ferroviário de alta velocidade.
- (7) Na revisão do documento técnico «Annex A of TSI OPE» deve seguir-se o processo CCM (Change Control Management) aplicado à validação das especificações técnicas do ERTMS.
- (8) De acordo com o artigo 32.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE, cada veículo ferroviário deve receber um número europeu de veículo (NEV) ao obter a primeira autorização de entrada em serviço. De acordo com a Decisão 2007/756/CE da Comissão, de 9 de Novembro de 2007, que adopta especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 14.º da Directiva 96/48/CE e da Directiva 2001/16/CE<sup>(1)</sup>, o NEV é inscrito no registo nacional de material circulante, conservado e actualizado pelo organismo nacional designado pelo Estado-Membro.
- (9) As prescrições relativas à identificação dos veículos, estabelecidas no anexo P das ETI Exploração e Gestão do Tráfego (sistemas ferroviários convencional e de alta velocidade), carecem de revisão, nomeadamente à luz da evolução do quadro legal instituído pela Directiva 2008/57/CE e pela Decisão 2007/756/CE. Como alguns códigos técnicos têm de ser actualizados à luz do progresso técnico, deverá ser confiada à Agência a tarefa de os publicar e actualizar.
- (10) As prescrições relativas ao desempenho de frenagem constituem ponto em aberto na ETI Exploração e Gestão do Tráfego para o sistema ferroviário convencional. Convm harmonizar os aspectos operacionais do desempenho de frenagem.
- (11) A Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(2)</sup> estabelece os requisitos de competência profissional e aptidão física e psicológica dos maquinistas. Para evitar sobreposições e duplicações, as ETI Exploração e Gestão do Tráfego não deverão incluí-los.
- (12) As Decisões 2006/920/CE e 2008/231/CE devem, por conseguinte, ser alteradas.

- (13) As medidas previstas na presente decisão são conformes com o parecer do comité a que se refere o artigo 29.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

#### **Alterações à Decisão 2006/920/CE**

A Decisão 2006/920/CE é alterada do seguinte modo:

- a) São aditados os artigos 1.º-A e 1.º-B seguintes:

«Artigo 1.ºA

#### **Gestão dos códigos técnicos**

1. A Agência Ferroviária Europeia (ERA) publicará no seu sítio *web* as listas de códigos técnicos referidos nos anexos P.9, P.10, P.11, P.12 e P.13.

2. A ERA actualizará as listas de códigos referidas no n.º 1 e informará a Comissão da sua evolução. A Comissão informará por sua vez os Estados-Membros, via o comité referido no artigo 29.º da Directiva 2008/57/CE.

*Artigo 1.ºB*

Até 31 de Dezembro de 2013, o número europeu (NEV) de um veículo que for vendido, ou que for alugado por um período contínuo superior a seis meses, e mantenha todas as características técnicas com que foi autorizada a sua entrada em serviço, pode ser mudado por nova inscrição do veículo no registo e retirada da anterior inscrição.

Se o Estado-Membro em que é feita a nova inscrição não for aquele em que se efectuou a primeira inscrição, a entidade de registo competente para a nova inscrição pode requerer cópia da documentação relativa à primeira inscrição.

A mudança do NEV não prejudica a aplicação dos artigos 21.º a 26.º da Directiva 2008/57/CE no que respeita aos procedimentos de autorização.

Os custos administrativos da mudança de NEV ficarão a cargo do requerente.»;

- b) Os anexos são alterados conforme indicado no anexo I.

<sup>(1)</sup> JO L 305 de 23.11.2007, p. 30.

<sup>(2)</sup> JO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

*Artigo 2.º***Alterações à Decisão 2008/231/CE**

A Decisão 2008/231/CE é alterada da seguinte forma:

a) São aditados os artigos 1.º-A e 1.º-B seguintes:

*«Artigo 1.ºA***Gestão dos códigos técnicos**

1. A Agência Ferroviária Europeia (ERA) publicará no seu sítio *web* as listas de códigos técnicos referidos nos anexos P.9, P.10, P.11, P.12 e P.13.

2. A ERA actualizará as listas de códigos referidas no n.º 1 e informará a Comissão da sua evolução. A Comissão informará por sua vez os Estados-Membros, via o comité referido no artigo 29.º da Directiva 2008/57/CE.

*Artigo 1.ºB*

Até 31 de Dezembro de 2013, o número europeu (NEV) de um veículo que for vendido, ou que for alugado por um período contínuo superior a seis meses, e mantenha todas as características técnicas com que foi autorizada a sua entrada em serviço, pode ser mudado por nova inscrição do veículo no registo e retirada da anterior inscrição.

Se o Estado-Membro em que é feita a nova inscrição não for aquele em que se efectuou a primeira inscrição, a entidade de registo competente para a nova inscrição pode requerer cópia da documentação relativa à primeira inscrição.

A mudança do NEV não prejudica a aplicação dos artigos 21.º a 26.º da Directiva 2008/57/CE no que respeita aos procedimentos de autorização.

Os custos administrativos da mudança de NEV ficarão a cargo do requerente.»;

b) Os anexos são alterados conforme indicado no anexo II.

*Artigo 3.º*

A presente decisão é aplicável a partir de 25 de Outubro de 2010.

O ponto 6 do anexo I e o ponto 5 do anexo II são todavia aplicáveis a partir de 1 de Janeiro de 2014.

*Artigo 4.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Outubro de 2010.

*Pela Comissão*  
Siim KALLAS  
*Vice-Presidente*

## ANEXO I

Os anexos da Decisão 2006/920/CE são alterados do seguinte modo:

1. O anexo é alterado como segue:

a) A subsecção 2.2.1 passa a ter a seguinte redacção:

«2.2.1. PESSOAL E COMBOIOS

As secções 4.6 e 4.7 são aplicáveis ao pessoal que desempenha as funções críticas para a segurança do acompanhamento do comboio, quando estas envolvem a passagem de uma ou mais fronteiras entre Estados e o trabalho para lá das estações designadas “fronteira” no “Directório da Rede” do gestor da infra-estrutura e incluídos na sua autorização de segurança.

A subsecção “4.6.2 Competência linguística” aplica-se também aos maquinistas, conforme estabelecido no anexo VI, secção 8, da Directiva 2007/59/CE.

Não se considera que o pessoal atravessa uma fronteira se o serviço não envolver trabalho para lá das supra-mencionadas estações “fronteira”.

Em relação ao pessoal que desempenha as funções críticas para a segurança de expedição do comboio e de autorização da sua circulação, aplica-se o reconhecimento mútuo entre os Estados-Membros das qualificações profissionais e das condições de protecção da saúde e de segurança.

Em relação ao pessoal que desempenha as funções críticas para a segurança associadas aos últimos preparativos do comboio antes de atravessar uma ou mais fronteiras e que trabalhe para lá das estações “fronteira” descritas atrás, aplica-se a secção 4.6 e o reconhecimento mútuo entre os Estados-Membros das condições de protecção da saúde e de segurança. Um comboio que atravessa uma fronteira internacional não é considerado em serviço transfronteiriço se nenhum dos seus veículos seguir viagem para lá da estação “fronteira”.

Esta disposição pode ser esquematizada no seguinte quadro

**Pessoal dos comboios que atravessam fronteiras internacionais e cuja marcha prossegue para lá da estação «fronteira»**

Funções	Qualificações Profissionais	Requisitos médicos
Acompanhamento do comboio	4.6	4.7
Autorização da circulação do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Preparação do comboio	4.6	Reconhecimento mútuo
Expedição do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo

**Pessoal dos comboios que não atravessam fronteiras internacionais ou cuja marcha termina na estação «fronteira»**

Funções	Qualificações Profissionais	Requisitos médicos
Acompanhamento do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Autorização da circulação do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Preparação do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Expedição do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo;

b) Na subsecção 2.2.2, o quarto parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Subsequentemente, desenvolveram-se regras pormenorizadas de exploração do sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS) e do sistema global de comunicações móveis ferroviárias (GSM-R), as quais são especificadas no anexo A.»

c) O ponto 4.2.2.6.2 passa a ter a seguinte redacção:

**«4.2.2.6.2. Desempenho de frenagem**

O gestor da infra-estrutura deve informar a empresa ferroviária do desempenho de frenagem exigido. Os dados comunicados devem incluir, se necessário, as condições de utilização de sistemas de frenagem passíveis de afectar a infra-estrutura, designadamente frenagem electromagnética, frenagem por recuperação e frenagem por correntes de Foucault.

A empresa ferroviária é responsável por garantir que o desempenho de frenagem do comboio é suficiente, comunicando ao seu pessoal as regras de frenagem que este deve cumprir.

As regras relativas ao desempenho da frenagem devem ser estabelecidas no quadro do sistema de gestão da segurança do gestor da infra-estrutura e da empresa ferroviária.

O anexo T especifica outras disposições.»;

d) O ponto 4.3.2.6 passa a ter a seguinte redacção:

**«4.3.2.6. Utilização de areia. Elementos mínimos pertinentes das qualificações profissionais para a função de condução do comboio**

Há uma interface entre o anexo B (secção C1) da presente ETI, por um lado, e a subsecção 4.2.11 (compatibilidade com os sistemas de detecção de comboios instalados na via) e a secção 4.1 do apêndice 1 do anexo A (conforme referido no ponto 4.3.1.10) da ETI CCS-C, por outro lado.»;

e) O ponto 4.3.3.11 passa a ter a seguinte redacção:

**«4.3.3.11. Composição do comboio, anexo L**

Há uma interface entre o ponto 4.2.2.5 e o anexo L da presente ETI e o ponto 4.2.3.5 (forças de compressão longitudinais) da ETI MC-C (Vagões) no que respeita à marcha e às manobras do comboio e à distribuição dos veículos no comboio.

Haverá uma interface com versões futuras da ETI MC no que respeita às unidades motoras e aos veículos de passageiros.»;

f) O último parágrafo da subsecção 4.6.1 passa a ter a seguinte redacção:

«Os elementos mínimos pertinentes das qualificações profissionais para cada uma das funções figuram nos anexos J e L.»;

g) No ponto 4.6.3.1, as secções C e D passam a ter a seguinte redacção:

**«C. Avaliação inicial**

- condições de base
- programa de avaliação, incluindo demonstração prática
- qualificação dos formadores
- emissão do certificado de competência

**D. Manutenção das competências**

- princípios de manutenção das competências
- métodos a seguir
- formalização do processo de manutenção das competências
- processo de avaliação»;

h) O ponto 4.6.3.2.3.1 passa a ter a seguinte redacção:

**«4.6.3.2.3.1. Conhecimento dos itinerários**

A empresa ferroviária deve definir o processo pelo qual as tripulações adquirem e mantêm o conhecimento dos itinerários. Este processo deve:

- basear-se nas informações sobre os itinerários fornecidas pelo gestor da infra-estrutura e

— ser conforme com o processo descrito na subsecção 4.2.1.»;

- i) O ponto 4.7.5.4 é suprimido;
- j) A subsecção 4.7.6 é suprimida;
- k) A subsecção 7.3.2 passa a ter a seguinte redacção:

«7.3.2. LISTA DE CASOS ESPECÍFICOS

Intencionalmente deixado em branco.».

2. Os anexos A1 e A2 são substituídos pelo anexo A seguinte:

«ANEXO A

### REGRAS DE EXPLORAÇÃO DOS SISTEMAS ERTMS/ETCS E ERTMS/GSM-R

As regras de exploração dos sistemas ERTMS/ETCS e ERTMS/GSM-R estão especificadas no documento técnico “ETCS and GSM-R rules and principles – version 1”, publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

3. O quadro do anexo G é alterado do seguinte modo:
- a) No que respeita ao parâmetro «Condições de protecção da saúde e segurança», é suprimido, na coluna «Elementos a verificar para cada parâmetro», o elemento «gravidez (maquinistas);
  - b) No que respeita ao parâmetro «Condições de protecção da saúde e segurança», é suprimida a linha «Requisitos especiais para os maquinistas: visão, exigências relativas à audição e à fala, parâmetros antropométricos», bem como a referência à subsecção 4.7.6.
4. O anexo H é suprimido.
5. No anexo N, é suprimida a última linha do quadro («4.7.6 – Requisitos específicos para a função de condução do comboio»).
6. O texto dos anexos P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 e P13 é substituído pelo texto seguinte:

«ANEXO P

### IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

#### 1. Observações gerais

O presente anexo descreve o número europeu de veículo e a marcação conexas, que deve ser aposta de forma visível no veículo para o identificar exclusiva e permanentemente quando em exploração. Não descreve outros números ou marcações que possam ser gravados ou inscritos de forma permanente no chassis ou nos órgãos principais do veículo durante a sua construção.

#### 2. Número europeu de veículo e abreviaturas conexas

Cada veículo ferroviário recebe um número composto por doze algarismos (o número europeu de veículo, NEV), com a seguinte estrutura:

Grupo de material circulante	Aptidão para interoperabilidade e tipo de veículo [2 algarismos]	País em que o veículo está registado [2 algarismos]	Características técnicas [4 algarismos]	Número de série [3 algarismos]	Algarismo de controlo [1 algarismo]
Vagões	00 a 09 10 a 19 20 a 29 30 a 39 40 a 49 80 a 89 [pormenores no anexo P.6]	01 a 99 [pormenores no anexo P.4]	0000 a 9999 [pormenores no anexo P.9]	000 a 999	0 a 9 [pormenores no anexo P.3]
Veículos rebocados de passageiros	50 a 59 60 a 69 70 a 79 [pormenores no anexo P.7]		0000 a 9999 [pormenores no anexo P.10]	000 a 999	

Grupo de material circulante	Aptidão para interoperabilidade e tipo de veículo [2 algarismos]	País em que o veículo está registado [2 algarismos]	Características técnicas [4 algarismos]	Número de série [3 algarismos]	Algarismo de controlo [1 algarismo]
Material motor e unidades de composições de formação fixa ou predefinida	90 a 99 [pormenores no anexo P.8]		0000000 a 8999999 [o significado destes números é definido pelos Estados-Membros, por acordo bilateral ou multilateral]		
Veículos especiais			9000 a 9999 [pormenores no anexo P.11]	000 a 999	

Num país, os sete algarismos das características técnicas e do número de série são suficientes para identificar exclusivamente um veículo dentro de cada grupo de veículos rebocados de passageiros e veículos especiais <sup>(1)</sup>.

O número é completado por marcações alfabéticas:

- Marcações associadas à aptidão para interoperabilidade (pormenores no anexo P.5);
- Abreviatura do país em que o veículo está registado (pormenores no anexo P.4);
- Marcação do detentor (pormenores no anexo P.1);
- Abreviaturas das características técnicas (pormenores no anexo P.12, para os vagões, e no anexo P.13, para os veículos rebocados de passageiros).

### 3. Atribuição do número

O número europeu de veículo é atribuído segundo as regras estabelecidas na Decisão 2007/756/CE da Comissão, de 9 de Novembro de 2007, que adopta especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 14.º da Directiva 96/48/CE e da Directiva 2001/16/CE.

O número europeu de veículo deve ser mudado quando, em virtude de modificações técnicas do veículo, deixar de corresponder à aptidão para interoperabilidade ou às características técnicas identificadas de acordo com o presente anexo. Estas modificações poderão exigir uma nova autorização de entrada em serviço, em conformidade com os artigos 20.º a 25.º da Directiva 2008/57/CE (Directiva da Interoperabilidade).

## ANEXO P.1

### MARCAÇÃO DO DETENTOR DO VEÍCULO

#### 1. Definição da marcação do detentor do veículo (MDV)

A marcação do detentor do veículo é um código alfabético, composto por duas a cinco letras <sup>(2)</sup>. A marcação é inscrita em cada veículo ferroviário, próximo do número do veículo, e identifica o detentor do veículo tal como está registado no registo nacional de material circulante.

A MDV é exclusiva e é válida em todos os países abrangidos pela presente ETI e em todos os países que celebrem acordos que impliquem a aplicação do sistema de numeração dos veículos e de marcação do detentor descrito na presente ETI.

#### 2. Estrutura da marcação do detentor do veículo

A MDV representa o nome completo ou a abreviatura do nome do detentor do veículo, se possível de forma reconhecível. Podem utilizar-se as 26 letras do alfabeto latino, em maiúsculas. As letras que não representem as primeiras letras das palavras constituintes do nome do detentor podem ser minúsculas. Para efeitos de verificação da exclusividade, as letras minúsculas serão consideradas maiúsculas.

As letras podem conter sinais diacríticos <sup>(3)</sup>. Os sinais diacríticos não são considerados para efeitos de verificação da exclusividade.

<sup>(1)</sup> No caso dos veículos especiais, o número deve ser exclusivo num país, sendo composto pelo primeiro algarismo e os últimos cinco algarismos das características técnicas e do número de série.

<sup>(2)</sup> No caso da NMBS/SNCB, pode continuar a utilizar-se a letra B dentro de um círculo.

<sup>(3)</sup> Os sinais diacríticos são "sinais de acentuação", como, por exemplo, em Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Ā, etc. As letras especiais, como Ø e Æ, são representadas por uma única letra; na verificação da exclusividade, as letras Ø e Æ serão consideradas, respectivamente, O e A.

Tratando-se de veículos cujos detentores residam num país que não usa o alfabeto latino, pode inscrever-se, a seguir à MDV e separada por uma barra ("/"), a transcrição da MDV para o alfabeto próprio. A marcação transcrita não é considerada para efeitos de tratamento dos dados.

### 3. Disposições para a atribuição de MDV

Pode atribuir-se mais de uma MDV a um detentor, se este:

- tiver uma denominação formal em mais de uma língua,
- tiver razões válidas para distinguir frotas de veículos dentro da sua organização.

Pode ser emitida uma única MDV para um grupo de empresas:

- com uma estrutura empresarial única (e.g. estrutura de *holding*),
- com uma estrutura empresarial única que tenha nomeado e mandatado uma das suas organizações para gerir todos os assuntos em nome de todas as outras,
- que tenha mandatado uma entidade jurídica distinta para gerir todos os assuntos em seu nome, caso em que o detentor é essa entidade.

### 4. Registo e procedimento de atribuição de MDV

O registo das MDV é público e actualizado em tempo real.

O pedido de MDV é apresentado à autoridade nacional competente e remetido em seguida à ERA. A MDV só pode ser utilizada depois de publicada pela ERA.

O titular de uma MDV que deixe de a utilizar deve informar a autoridade nacional competente, a qual, por sua vez, transmitirá à ERA essa informação. A MDV será cancelada assim que o detentor provar que foi alterada em todos os veículos em causa. A MDV não voltará a ser emitida durante 10 anos, excepto para o titular original ou, a pedido deste, para outro titular.

A MDV pode ser transferida para outro titular, que sucede legalmente ao primeiro. A MDV permanece válida mesmo que o titular altere o seu nome para outro sem qualquer semelhança com ela.

## ANEXO P.2

### INSCRIÇÃO DO NÚMERO E DA MARCAÇÃO ALFABÉTICA CONEXA NA CAIXA DO VEÍCULO

#### 1. Disposições gerais para as marcações exteriores

As letras maiúsculas e os algarismos da marcação devem ser de um tipo sem serifa com qualidade para correspondência e ter pelo menos 80 mm de altura. A altura só poderá ser inferior se a marcação tiver de ser aposta nas longarinas.

A marcação não pode ser aposta a uma altura superior a 2 metros acima do plano de rolamento.

#### 2. Vagões

A marcação deve ser inscrita na caixa do vagão, da seguinte forma:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

No caso dos vagões cuja caixa não tem espaço suficiente para esta disposição, nomeadamente os vagões-plataforma, a marcação será disposta da seguinte forma:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Quando uma ou mais letras de indexação com significado nacional são inscritas num vagão, esta marcação nacional deve figurar a seguir à marcação alfabética internacional, separada desta por hífen:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

### 3. Carruagens e material rebocado de passageiros

O número é inscrito em cada uma das paredes laterais do veículo, da seguinte forma:

E-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B<sup>10</sup> tu

A marcação do país em que o veículo está registado e das características técnicas é directamente inscrita adiante, atrás ou por baixo do número europeu de veículo.

No caso das carruagens com cabina de condução, o número deve também ser inscrito no interior da cabina.

### 4. Locomotivas, unidades motoras e veículos especiais

O número europeu de veículo deve ser inscrito em cada uma das paredes laterais do material motor, da seguinte forma:

92 10 1108 062-6

O NEV deve também ser inscrito no interior de cada cabina do material circulante motor.

O detentor pode acrescentar, em caracteres maiores que os do número europeu de veículo, uma marcação numérica própria (geralmente composta pelos algarismos do número de série, complementados com um código alfabético) que lhe seja útil na exploração. A localização da inscrição do número próprio fica ao critério do detentor do veículo, mas deve-se poder, em qualquer circunstância, distinguir facilmente o NEV do número próprio do detentor.

---

## ANEXO P.3

### REGRAS PARA A DETERMINAÇÃO DO ALGARISMO DE CONTROLO (12.º ALGARISMO)

O algarismo de controlo é determinado da seguinte forma:

- Aos algarismos situados nas posições par do número básico (a contar da direita) é atribuído o seu próprio valor decimal;
- Os algarismos nas posições ímpar do número básico (a contar da direita) são multiplicados por 2;
- É então calculada a soma dos algarismos em posição par com todos os algarismos que constituem os produtos parciais obtidos a partir das posições ímpares;
- Retém-se o algarismo das unidades desta soma;
- A diferença entre 10 e o algarismo das unidades é o algarismo de controlo; se o algarismo das unidades for zero, o algarismo de controlo também será zero.

**Exemplos**

1 — Se o número básico for	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Factor de multiplicação	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Soma:  $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

O algarismo das unidades desta soma é 2.

O algarismo de controlo será, portanto, o 8 e o número básico torna-se, assim, o número de registo 33 84 4796 100-8.

2 — Se o número básico for	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Factor de multiplicação	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Soma:  $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

O algarismo das unidades desta soma é 0.

O algarismo de controlo será, portanto, o 0 e o número básico torna-se, assim, o número de registo 31 51 3320 198-0.

## ANEXO P.4

**CÓDIGOS DOS PAÍSES EM QUE OS VEÍCULOS ESTÃO REGISTADOS (3.º E 4.º ALGARISMOS E ABREVIATURA)**

As informações relativas a países terceiros são dadas apenas para fins informativos.

País	Código alfabético do país (¹)	Código numérico do país	País	Código alfabético do país (¹)	Código numérico do país
Albânia	AL	41	Egipto	ET	90
Argélia	DZ	92	Estónia	EST	26
Arménia	AM	58	Finlândia	FIN	10
Áustria	A	81	França	F	87
Azerbaijão	AZ	57	Geórgia	GE	28
Bielorrússia	BY	21	Alemanha	D	80
Bélgica	B	88	Grécia	GR	73
Bósnia e Herzegovina	BIH	49	Hungria	H	55
Bulgária	BG	52	Irão	IR	96
China	RC	33	Iraque	IRQ (¹)	99
Croácia	HR	78	Irlanda	IRL	60
Cuba	CU (¹)	40	Israel	IL	95
Chipre	CY		Itália	I	83
República Checa	CZ	54	Japão	J	42
Dinamarca	DK	86	Cazaquistão	KZ	27

País	Código alfabético do país <sup>(1)</sup>	Código numérico do país	País	Código alfabético do país <sup>(1)</sup>	Código numérico do país
Quirguizistão	KS	59	Roménia	RO	53
Letónia	LV	25	Rússia	RUS	20
Líbano	RL	98	Sérvia	SRB	72
Liechtenstein	FL		Eslováquia	SK	56
Lituânia	LT	24	Eslovénia	SLO	79
Luxemburgo	L	82	Coreia do Sul	ROK	61
Macedónia	MK	65	Espanha	E	71
Malta	M		Suécia	SE	74
Moldávia	MD <sup>(1)</sup>	23	Suíça	CH	85
Mónaco	MC		Síria	SYR	97
Mongólia	MGL	31	Tajiquistão	TJ	66
Montenegro	ME	62	Tunísia	TN	91
Marrocos	MA	93	Turquia	TR	75
Países Baixos	NL	84	Turquemenistão	TM	67
Coreia do Norte	PRK <sup>(1)</sup>	30	Ucrânia	UA	22
Noruega	N	76	Reino Unido	GB	70
Polónia	PL	51	Usbequistão	UZ	29
Portugal	P	94	Vietname	VN <sup>(1)</sup>	32

<sup>(1)</sup> De acordo com o sistema de codificação alfabética descrito no apêndice 4 da Convenção de 1949 e no artigo 45.º, n.º 4, da Convenção de 1968 relativa ao tráfego rodoviário.

#### ANEXO P.5

#### MARCAÇÃO ALFABÉTICA DA APTIDÃO PARA INTEROPERABILIDADE

“TEN”: Veículo que satisfaz as seguintes condições:

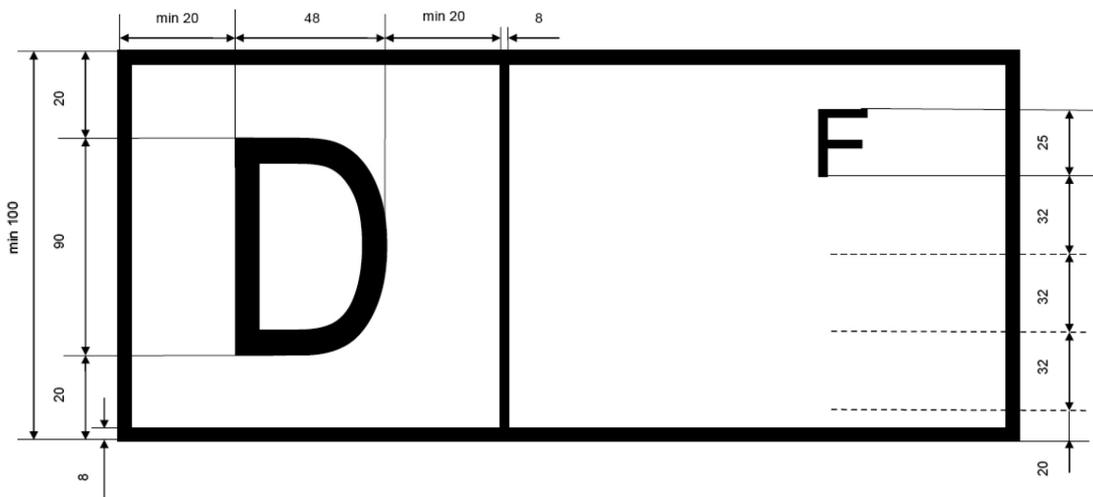
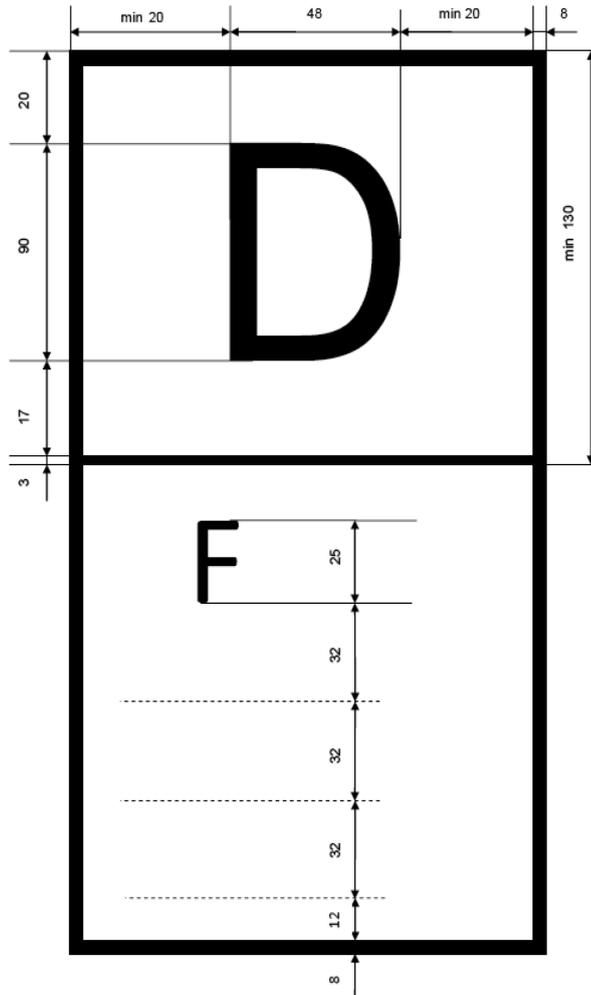
- cumpre as ETI aplicáveis em vigor à data da sua entrada em serviço e esta foi autorizada nos termos do artigo 22.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE,
- dispõe de autorização válida em todos os Estados-Membros, nos termos do artigo 23.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE, ou, em alternativa, de autorizações emitidas por cada Estado-Membro.

“PPV/PPW”: Veículo conforme com o acordo PPV/PPW ou PGW (nos Estados OSJD)

[Original: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)]

Notas:

- a) Os veículos com a marcação TEN correspondem à codificação 0 a 3 do primeiro algarismo do número do veículo, conforme especificado no anexo P.6.
- b) Os veículos não autorizados a circular em todos os Estados-Membros necessitam de uma marcação que indique os Estados-Membros em que foram autorizados. Os códigos destes Estados-Membros devem ser marcados no veículo conforme ilustrado numa ou outra das figuras *infra*, em que D representa o primeiro Estado-Membro a conceder a autorização (no exemplo dado, a Alemanha) e F o segundo (no exemplo dado, a França). Os códigos dos Estados-Membros são os indicados no anexo P.4. Esta marcação pode respeitar quer aos veículos conformes quer aos veículos não conformes com as ETI. Estes veículos correspondem à codificação 4 ou 8 do primeiro algarismo do número do veículo, conforme especificado no anexo P.6.



## CÓDIGOS DE APTIDÃO PARA INTEROPERABILIDADE UTILIZADOS PARA OS VAGÕES (1.º E 2.º ALGARISMOS)

	2.º algarismo		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2.º algarismo	
	1.º algarismo	Bitola											fixa ou variável	fixa
TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup> e/ou PPV/PPW	0	com eixos	não utilizar	Vagões TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF		não utilizar <sup>(d)</sup>						Vagões PPV/PPW (bitola variável)	com eixos	0
	1	com bogies											com bogies	1
TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup> e/ou PPV/PPW	2	com eixos		Vagões TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF						Vagões PPV/PPW (bitola fixa)	com eixos	2		
	3	com bogies									com bogies	3		
Outros vagões	4	com eixos <sup>(c)</sup>	Vagões de manutenção	Outros vagões						Vagões com numeração es- pecial para as características técnicas, não colocados em serviço na UE	com eixos	4		
	8	com bogies <sup>(c)</sup>									com bogies	8		
		Tráfego	Tráfego nacional ou tráfego internacional por acordo especial											
	1.º algarismo	2.º algarismo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1.º algarismo	2.º algarismo

<sup>(a)</sup> Vagões autorizados a ostentar a marcação TEN, vide anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluindo vagões que, de acordo com as disposições aplicáveis, ostentam os algarismos definidos na tabela. COTIF: veículo conforme com as regras COTIF em vigor à data da sua entrada em serviço.

<sup>(c)</sup> Bitola fixa ou variável.

<sup>(d)</sup> Excepto no caso dos vagões da categoria I (com temperatura regulável), não devem utilizar-se estes algarismos para os veículos novos que entrem em serviço.

## CÓDIGOS DE APTIDÃO PARA O TRÁFEGO INTERNACIONAL UTILIZADOS PARA OS VEÍCULOS REBOCADOS DE PASSAGEIROS (1.º e 2.º ALGARISMOS)

2.º algarismo 1.º algarismo	Tráfego nacional	TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup> e/ou PPV/PPW				Tráfego nacional ou tráfego internacional por acordo especial	TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup>	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Veículos para tráfego nacional	Veículos de bitola fixa, sem ar condicionado (incluindo vagões de transporte de automóveis)	Veículos de bitola variável (1435/1520), sem ar condicionado	Não utilizar	Veículos de bitola variável (1435/1668), sem ar condicionado	Veículos de valor histórico	Não utilizar <sup>(c)</sup>	Veículos de bitola fixa	Veículos de bitola variável (1435/1520), com mudança dos bogies	Veículos de bitola variável (1435/1520), com eixos ajustáveis
6	Veículos de serviço	Veículos de bitola fixa, com ar condicionado	Veículos de bitola variável (1435/1520), com ar condicionado	Veículos de serviço	Veículos de bitola variável (1435/1668), com ar condicionado	Vagões de transporte de automóveis	Não utilizar <sup>(c)</sup>			
7	Veículos pressurizados, com ar condicionado	Não utilizar	Não utilizar	Veículos pressurizados, com bitola fixa e ar condicionado	Não utilizar	Outros veículos	Não utilizar	Não utilizar	Não utilizar	Não utilizar

<sup>(a)</sup> Conformidade com as ETI aplicáveis, vide anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluindo veículos que, de acordo com as disposições aplicáveis, ostentam os algarismos definidos na tabela. COTIF: veículo conforme com as regras COTIF em vigor à data da sua entrada em serviço.

<sup>(c)</sup> Excepto no caso das carruagens de bitola fixa (56) ou variável (66) já em serviço, não devem utilizar-se estes algarismos para os veículos novos.

## ANEXO P.8

**TIPOS DE MATERIAL MOTOR E UNIDADES DE COMPOSIÇÕES DE FORMAÇÃO FIXA OU PREDEFINIDA (1.º E 2.º ALGARISMOS)**

O primeiro algarismo é «9».

Se o segundo algarismo descrever o tipo de material motor, é obrigatória a codificação seguinte:

Código	Tipo geral de veículo
0	Diversos
1	Locomotiva eléctrica
2	Locomotiva diesel
3	Unidades múltiplas eléctricas (alta velocidade) [veículo motor ou reboque]
4	Unidades múltiplas eléctricas (excepto alta velocidade) [veículo motor ou reboque]
5	Unidades múltiplas diesel [veículo motor ou reboque]
6	Reboque especializado
7	Locotractor eléctrico de manobra
8	Locotractor diesel de manobra
9	Veículos especiais

## ANEXO P.9

**MARCAÇÃO NUMÉRICA NORMALIZADA DOS VAGÕES (5.º A 8.º ALGARISMOS)**

Este anexo descreve a marcação numérica associada às principais características técnicas do vagão. Está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

## ANEXO P.10

**CÓDIGOS DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DO MATERIAL REBOCADO DE PASSAGEIROS (5.º E 6.º ALGARISMOS)**

O anexo P.10 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

## ANEXO P.11

**CÓDIGOS DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DOS VEÍCULOS ESPECIAIS (6.º A 8.º ALGARISMOS)**

O anexo P.11 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

## ANEXO P.12

**MARCAÇÃO ALFABÉTICA DOS VAGÕES, EXCLUINDO OS ARTICULADOS E MÚLTIPLOS**

O anexo P.12 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

## ANEXO P.13

**MARCAÇÃO ALFABÉTICA DO MATERIAL REBOCADO DE PASSAGEIROS**

O anexo P.13 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.».

7. O anexo P.14 é revogado.

8. O anexo T passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO T

**DESEMPENHO DE FRENAGEM****Papel do gestor da infra-estrutura**

O gestor da infra-estrutura deve informar a empresa ferroviária do desempenho de frenagem exigido em cada itinerário e das características dos itinerários. Incumbe-lhe também assegurar que o desempenho de frenagem prescrito entra em linha de conta com as características do itinerário e as tolerâncias respeitantes à via.

O desempenho de frenagem prescrito deve, em princípio, ser expresso em percentagem de peso-freio, excepto se o gestor da infra-estrutura e a empresa ferroviária decidirem expressá-lo noutra grandeza (e.g. massa frenada, forças de frenagem, valores de desaceleração, perfis de desaceleração).

Se a empresa ferroviária o solicitar, o gestor da infra-estrutura indicará o desempenho de frenagem exigido para as composições indivisíveis e as configurações de formação fixa em valores de desaceleração.

**Papel da empresa ferroviária**

Compete à empresa ferroviária assegurar que os seus comboios atingem ou ultrapassam o desempenho de frenagem prescrito pelo gestor da infra-estrutura. A EF deve, portanto, calcular o desempenho de frenagem de cada comboio tendo em conta a sua composição.

A empresa ferroviária deve ter em conta o desempenho de frenagem do veículo ou da composição que foi determinado quando da entrada em serviço. As tolerâncias respeitantes ao material circulante, designadamente no caso da fiabilidade e disponibilidade de frenagem, devem ser consideradas e a EF deve igualmente ter em conta as características do itinerário que afectam o comportamento do comboio, ao afinar o desempenho de frenagem para efeitos de paragem e imobilização do comboio.

O desempenho de frenagem resultante da verificação do comboio (composição, disponibilidade de frenagem, regulação dos freios) deve ser considerado ao estabelecer-se a disposição operacional a aplicar subsequentemente ao comboio.

**Desempenho de frenagem não satisfeito**

O gestor da infra-estrutura deve estabelecer as regras a aplicar nos casos em que os comboios não atingem o desempenho de frenagem exigido e comunicá-las às empresas ferroviárias.

Se um comboio não atingir o desempenho de frenagem exigido para os itinerários em que vai circular, a empresa ferroviária deve respeitar os condicionalismos resultantes, designadamente restrição da velocidade.».

9. O anexo U passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO U

**LISTA DE PONTOS EM ABERTO**

Subsecção 4.2.2 — Documento sobre a composição do comboio

Anexo B (ver secção 4.4) — Outras regras que permitem a exploração coerente dos diversos subsistemas estruturais novos

Anexo R (ver ponto 4.2.3.2) — Identificação dos comboios

Anexo S (ver ponto 4.2.2.1.3) — Visibilidade do comboio — Retaguarda.».

\_\_\_\_\_

## ANEXO II

Os anexos da Decisão 2008/231/CE são alterados do seguinte modo:

1. O anexo é alterado como segue:

a) A subsecção 2.2.1 passa a ter a seguinte redacção:

«2.2.1. Pessoal e comboios

As secções 4.6 e 4.7 são aplicáveis ao pessoal que desempenha as funções críticas para a segurança do acompanhamento do comboio, quando estas envolvem a passagem de uma ou mais fronteiras entre Estados e o trabalho para lá das estações designadas “fronteira” no “Directório da Rede” do gestor da infra-estrutura e incluídos na sua autorização de segurança.

A subsecção “4.6.2 Competência linguística” aplica-se também aos maquinistas, conforme estabelecido no anexo VI, secção 8, da Directiva 2007/59/CE.

Não se considera que o pessoal atravessa uma fronteira se o serviço não envolver trabalho para lá das supra-mencionadas estações “fronteira”.

Em relação ao pessoal que desempenha as funções críticas para a segurança de expedição do comboio e de autorização da sua circulação, aplica-se o reconhecimento mútuo entre os Estados-Membros das qualificações profissionais e das condições de protecção da saúde e de segurança.

Em relação ao pessoal que desempenha as funções críticas para a segurança associadas aos últimos preparativos do comboio antes de atravessar uma ou mais fronteiras e que trabalhe para lá das estações “fronteira” descritas atrás, aplica-se a secção 4.6 e o reconhecimento mútuo entre os Estados-Membros das condições de protecção da saúde e de segurança. Um comboio que atravessa uma fronteira internacional não é considerado em serviço transfronteiriço se nenhum dos seus veículos seguir viagem para lá da estação “fronteira”.

Esta disposição pode ser esquematizada no seguinte quadro

**Pessoal dos comboios que atravessam fronteiras internacionais e cuja marcha prossegue para lá da estação “fronteira”**

Funções	Qualificações Profissionais	Requisitos médicos
Acompanhamento do comboio	4.6	4.7
Autorização da circulação do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Preparação do comboio	4.6	Reconhecimento mútuo
Expedição do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo

**Pessoal dos comboios que não atravessam fronteiras internacionais ou cuja marcha termina na estação «fronteira»**

Funções	Qualificações Profissionais	Requisitos médicos
Acompanhamento do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Autorização da circulação do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Preparação do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo
Expedição do comboio	Reconhecimento mútuo	Reconhecimento mútuo»;

b) No ponto 4.2.2.1.2, o último parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«A especificação detalhada consta do ponto 4.3.3.3.1.»;

c) O ponto 4.3.2.6 passa a ter a seguinte redacção:

«4.3.2.6. Utilização de areia. Elementos mínimos pertinentes das qualificações profissionais para a função de condução do comboio

Há uma interface entre o anexo B (secção C1) da presente ETI, por um lado, e a subsecção 4.2.11 (compatibilidade com os sistemas de detecção de comboios instalados na via) e a secção 4.1 do apêndice 1 do anexo A (conforme referido no ponto 4.3.1.10) da ETI CCS-AV, por outro lado.»;

d) O ponto 4.3.3.2 passa a ter a seguinte redacção:

«4.3.3.2. Requisitos relativos aos veículos de passageiros

Há uma interface entre o ponto 4.2.2.4 da presente ETI e os pontos 4.2.2.4 (acesso), 4.2.5.3 (sinal de alarme), 4.3.5.17 (sinal de alarme) e 4.2.7.1 (saídas de emergência) da ETI MC-AV.»;

e) O ponto 4.3.3.9 passa a ter a seguinte redacção:

«4.3.3.9. Utilização de areia

Há uma interface entre o anexo B (secção C1) da presente ETI, por um lado, e a subsecção 4.2.3.10 da ETI MC-AV, por outro, no que respeita à utilização de areia.»;

f) O ponto 4.3.3.10 passa a ter a seguinte redacção:

«4.3.3.10. Composição do comboio, anexo J

Há uma interface entre o ponto 4.2.2.5 e o anexo J da presente ETI e os pontos 4.2.1.2 (concepção dos comboios) e 4.2.7.10 (conceitos de vigilância e de diagnóstico) da ETI MC-AV, no que respeita ao conhecimento, pela tripulação do comboio, da funcionalidade do material circulante.»;

g) O ponto 4.3.3.12 passa a ter a seguinte redacção:

«4.3.3.12. Registo de dados

Há uma interface entre o ponto 4.2.3.5.2 (registo de dados de supervisão a bordo do comboio) da presente ETI e o ponto 4.2.7.10 (conceitos de vigilância e de diagnóstico) da ETI MC-AV.»;

h) Na subsecção 4.6.1, o último parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Os elementos mínimos pertinentes das qualificações profissionais para cada uma das funções figuram nos anexos J e L.»;

i) No ponto 4.6.3.1, as secções C e D passam a ter a seguinte redacção:

«C. Avaliação inicial

- condições de base
- programa de avaliação, incluindo demonstração prática
- qualificação dos formadores
- emissão do certificado de competência.

D. Manutenção das competências

- princípios de manutenção das competências
- métodos a seguir
- formalização do processo de manutenção das competências
- processo de avaliação.»;

j) O ponto 4.6.3.2.3.1 passa a ter a seguinte redacção:

«4.6.3.2.3.1. Conhecimento dos itinerários

A empresa ferroviária deve definir o processo pelo qual as tripulações adquirem e mantêm o conhecimento dos itinerários. Este processo deve:

- basear-se nas informações sobre os itinerários fornecidas pelo gestor da infra-estrutura e

- ser conforme com o processo descrito na subsecção 4.2.1.»;
- k) O ponto 4.7.5.4 é suprimido;
- l) A subsecção 4.7.6 é suprimida;
- m) A subsecção 7.3.2 passa a ter a seguinte redacção:
- «7.3.2 Lista de casos específicos  
Intencionalmente deixado em branco.».
2. O quadro do anexo G é alterado do seguinte modo:
- a) No que respeita ao parâmetro «Condições de saúde e segurança», é suprimido, na coluna «Elementos a verificar para cada parâmetro», o elemento «gravidez (maquinistas);
- b) No que respeita ao parâmetro «Condições de saúde e segurança», é suprimida a linha «Requisitos especiais para os maquinistas: visão, exigências relativas à audição e à fala, parâmetros antropométricos», bem como a referência à subsecção 4.7.6.
3. O anexo H é suprimido.
4. No anexo N, é suprimida a última linha do quadro («4.7.6 – Requisitos específicos para a função de condução do comboio»).
5. O texto dos anexos P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 e P13 é substituído pelo texto seguinte:

«ANEXO P

## IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

### 1. Observações gerais

O presente anexo descreve o número europeu de veículo e a marcação conexas, que deve ser aposta de forma visível no veículo para o identificar exclusiva e permanentemente quando em exploração. Não descreve outros números ou marcações que possam ser gravados ou inscritos de forma permanente no chassis ou nos órgãos principais do veículo durante a sua construção.

### 2. Número europeu de veículo e abreviaturas conexas

Cada veículo ferroviário recebe um número composto por doze algarismos (o denominado número europeu de veículo – NEV), com a seguinte estrutura:

Grupo de material circulante	Aptidão para interoperabilidade e tipo de veículo [2 algarismos]	País em que o veículo está registado [2 algarismos]	Características técnicas [4 algarismos]	Número de série [3 algarismos]	Algarismo de controlo [1 algarismo]
Vagões	00 a 09 10 a 19 20 a 29 30 a 39 40 a 49 80 a 89 [pormenores no anexo P.6]	01 a 99 [pormenores no anexo P.4]	0000 a 9999 [pormenores no anexo P.9]	000 a 999	0 a 9 [pormenores no anexo P.3]
Veículos rebocados de passageiros	50 a 59 60 a 69 70 a 79 [pormenores no anexo P.7]		0000 a 9999 [pormenores no anexo P.10]	000 a 999	
Material motor e unidades de composições de formação fixa ou predefinida	90 a 99 [pormenores no anexo P.8]		0000000 a 8999999 [o significado destes números é definido pelos Estados-Membros, por acordo bilateral ou multilateral]		
Veículos especiais			9000 a 9999 [pormenores no anexo P.11]	000 a 999	

Num país, os sete algarismos das características técnicas e do número de série são suficientes para identificar exclusivamente um veículo dentro de cada grupo de veículos rebocados de passageiros e veículos especiais <sup>(1)</sup>.

O número é completado por marcações alfabéticas:

- a) Marcações associadas à aptidão para interoperabilidade (pormenores no anexo P.5);
- b) Abreviatura do país em que o veículo está registado (pormenores no anexo P.4);
- c) Marcação do detentor (pormenores no anexo P.1);
- d) Abreviaturas das características técnicas (pormenores no anexo P.12, para os vagões, e no anexo P.13, para os veículos rebocados de passageiros).

### 3. Atribuição do número

O número europeu de veículo é atribuído segundo as regras estabelecidas na Decisão 2007/756/CE da Comissão, de 9 de Novembro de 2007, que adopta especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 14.º da Directiva 96/48/CE e da Directiva 2001/16/CE.

O número europeu de veículo deve ser mudado quando, em virtude de modificações técnicas do veículo, deixar de corresponder à aptidão para interoperabilidade ou às características técnicas identificadas de acordo com o presente anexo. Estas modificações poderão exigir uma nova autorização de entrada em serviço, em conformidade com os artigos 20.º a 25.º da Directiva 2008/57/CE (Directiva da Interoperabilidade).

---

## ANEXO P.1

### MARCAÇÃO DO DETENTOR DO VEÍCULO

#### 1. Definição da marcação do detentor do veículo (MDV)

A marcação do detentor do veículo é um código alfabético, composto por duas a cinco letras <sup>(2)</sup>. A marcação é inscrita em cada veículo ferroviário, próximo do número do veículo, e identifica o detentor do veículo tal como está registado no registo nacional de material circulante.

A MDV é exclusiva e é válida em todos os países abrangidos pela presente ETI e em todos os países que celebrem acordos que impliquem a aplicação do sistema de numeração dos veículos e de marcação do detentor descrito na presente ETI.

#### 2. Estrutura da marcação do detentor do veículo

A MDV representa o nome completo ou a abreviatura do nome do detentor do veículo, se possível de forma reconhecível. Podem utilizar-se as 26 letras do alfabeto latino, em maiúsculas. As letras que não representem as primeiras letras das palavras constituintes do nome do detentor podem ser minúsculas. Para efeitos de verificação da exclusividade, as letras minúsculas serão consideradas maiúsculas.

As letras podem conter sinais diacríticos <sup>(3)</sup>. Os sinais diacríticos não são considerados para efeitos de verificação da exclusividade.

Tratando-se de veículos cujos detentores residam num país que não usa o alfabeto latino, pode inscrever-se, a seguir à MDV e separada por uma barra ("/"), a transcrição da MDV para o alfabeto próprio. A marcação transcrita não é considerada para efeitos de tratamento dos dados.

#### 3. Disposições para a atribuição de MDV

Pode atribuir-se mais de uma MDV a um detentor, se este:

- tiver uma denominação formal em mais de uma língua,
- tiver razões válidas para distinguir frotas de veículos dentro da sua organização.

Pode ser emitida uma única MDV para um grupo de empresas:

- com uma estrutura empresarial única (e.g. estrutura de *holding*),

<sup>(1)</sup> No caso dos veículos especiais, o número deve ser exclusivo num país, sendo composto pelo primeiro algarismo e os últimos cinco algarismos das características técnicas e do número de série

<sup>(2)</sup> No caso da NMBS/SNCB, pode continuar a utilizar-se a letra B dentro de um círculo.

<sup>(3)</sup> Os sinais diacríticos são "sinais de acentuação", como, por exemplo, em Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Ā, etc. As letras especiais, como Ø e Æ, são representadas por uma única letra; na verificação da exclusividade, as letras Ø e Æ serão consideradas, respectivamente, O e A.

- com uma estrutura empresarial única que tenha nomeado e mandatado uma das suas organizações para gerir todos os assuntos em nome de todas as outras,
- que tenha mandatado uma entidade jurídica distinta para gerir todos os assuntos em seu nome, caso em que o detentor é essa entidade.

#### 4. Registo e procedimento de atribuição de MDV

O registo das MDV é público e actualizado em tempo real.

O pedido de MDV é apresentado à autoridade nacional competente e remetido em seguida à ERA. A MDV só pode ser utilizada depois de publicada pela ERA.

O titular de uma MDV que deixe de a utilizar deve informar a autoridade nacional competente, a qual, por sua vez, transmitirá à ERA essa informação. A MDV será cancelada assim que o detentor provar que foi alterada em todos os veículos em causa. A MDV não voltará a ser emitida durante 10 anos, excepto para o titular original ou, a pedido deste, para outro titular.

A MDV pode ser transferida para outro titular, que sucede legalmente ao primeiro. A MDV permanece válida mesmo que o titular altere o seu nome para outro sem qualquer semelhança com ela.

---

#### ANEXO P.2

### INSCRIÇÃO DO NÚMERO E DA MARCAÇÃO ALFABÉTICA CONEXA NA CAIXA DO VEÍCULO

#### 1. Disposições gerais para as marcações exteriores

As letras maiúsculas e os algarismos da marcação devem ser de um tipo sem serifa com qualidade para correspondência e ter pelo menos 80 mm de altura. A altura só poderá ser inferior se a marcação tiver de ser aposta nas longarinas.

A marcação não pode ser aposta a uma altura superior a 2 metros acima do plano de rolamento.

#### 2. Vagões

A marcação deve ser inscrita na caixa do vagão, da seguinte forma:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

No caso dos vagões cuja caixa não tem espaço suficiente para esta disposição, nomeadamente os vagões-plataforma, a marcação será disposta da seguinte forma:

01 87 3320 644-7

TEN    F-SNCF    F-Ks

Quando uma ou mais letras de indexação com significado nacional são inscritas num vagão, esta marcação nacional deve figurar a seguir à marcação alfabética internacional, separada desta por hífen:

01 87 3320 644-7

TEN    F-SNCF    Ks-xy



2 — Se o número básico for	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Factor de multiplicação	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Soma:  $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

O algarismo das unidades desta soma é 0.

O algarismo de controlo será, portanto, o 0 e o número básico torna-se, assim, o número de registo 31 51 3320 198-0.

#### ANEXO P.4

### CÓDIGOS DOS PAÍSES EM QUE OS VEÍCULOS ESTÃO REGISTADOS (3.º E 4.º ALGARISMOS E ABREVIATURA)

As informações relativas a países terceiros são dadas apenas para fins informativos.

País	Código alfabético do país <sup>(1)</sup>	Código numérico do país
Albânia	AL	41
Argélia	DZ	92
Arménia	AM	58
Áustria	A	81
Azerbaijão	AZ	57
Bielorrússia	BY	21
Bélgica	B	88
Bósnia e Herzegovina	BIH	49
Bulgária	BG	52
China	RC	33
Croácia	HR	78
Cuba	CU <sup>(1)</sup>	40
Chipre	CY	
República Checa	CZ	54
Dinamarca	DK	86
Egipto	ET	90
Estónia	EST	26
Finlândia	FIN	10
França	F	87
Geórgia	GE	28

País	Código alfabético do país <sup>(1)</sup>	Código numérico do país
Alemanha	D	80
Grécia	GR	73
Hungria	H	55
Hungria	IR	96
Iraque	IRQ <sup>(1)</sup>	99
Irlanda	IRL	60
Israel	IL	95
Itália	I	83
Japão	J	42
Cazaquistão	KZ	27
Quirguizistão	KS	59
Letónia	LV	25
Líbano	RL	98
Liechtenstein	FL	
Lituânia	LT	24
Luxemburgo	L	82
Macedónia	MK	65
Malta	M	
Moldávia	MD <sup>(1)</sup>	23
Mónaco	MC	

País	Código alfabético do país <sup>(1)</sup>	Código numérico do país
Mongólia	MGL	31
Montenegro	ME	62
Marrocos	MA	93
Países Baixos	NL	84
Coreia do Norte	PRK <sup>(1)</sup>	30
Noruega	N	76
Polónia	PL	51
Portugal	P	94
Roménia	RO	53
Rússia	RUS	20
Sérvia	SRB	72
Eslováquia	SK	56
Eslovénia	SLO	79

País	Código alfabético do país <sup>(1)</sup>	Código numérico do país
Coreia do Sul	ROK	61
Espanha	E	71
Suécia	SE	74
Suíça	CH	85
Síria	SYR	97
Tajiquistão	TJ	66
Tunísia	TN	91
Turquia	TR	75
Turquemenistão	TM	67
Ucrânia	UA	22
Reino Unido	GB	70
Usbequistão	UZ	29
Vietname	VN <sup>(1)</sup>	32

<sup>(1)</sup> De acordo com o sistema de codificação alfabética descrito no apêndice 4 da Convenção de 1949 e no artigo 45.º, n.º 4, da Convenção de 1968 relativa ao tráfego rodoviário.

#### ANEXO P.5

### MARCAÇÃO ALFABÉTICA DA APTIDÃO PARA INTEROPERABILIDADE

“TEN”: Veículo que satisfaz as seguintes condições:

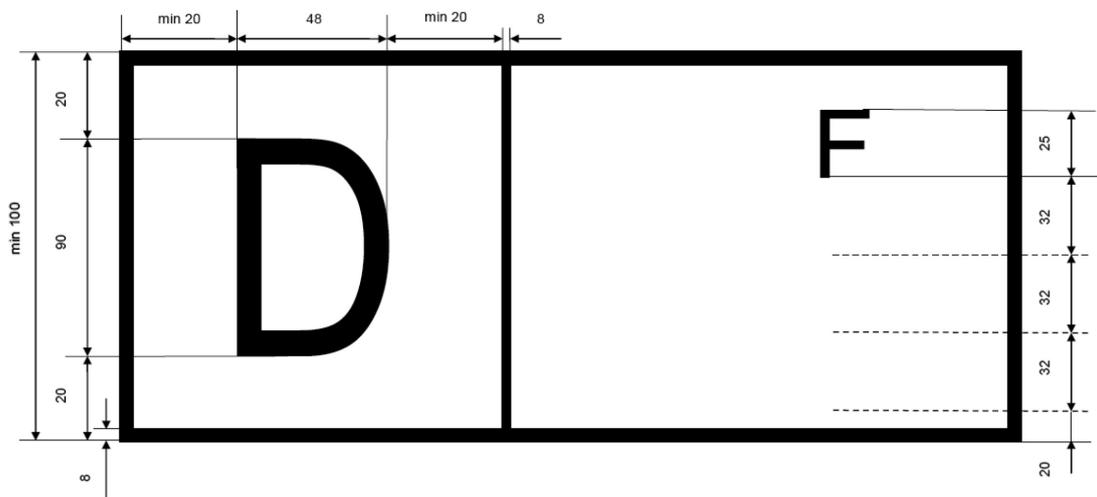
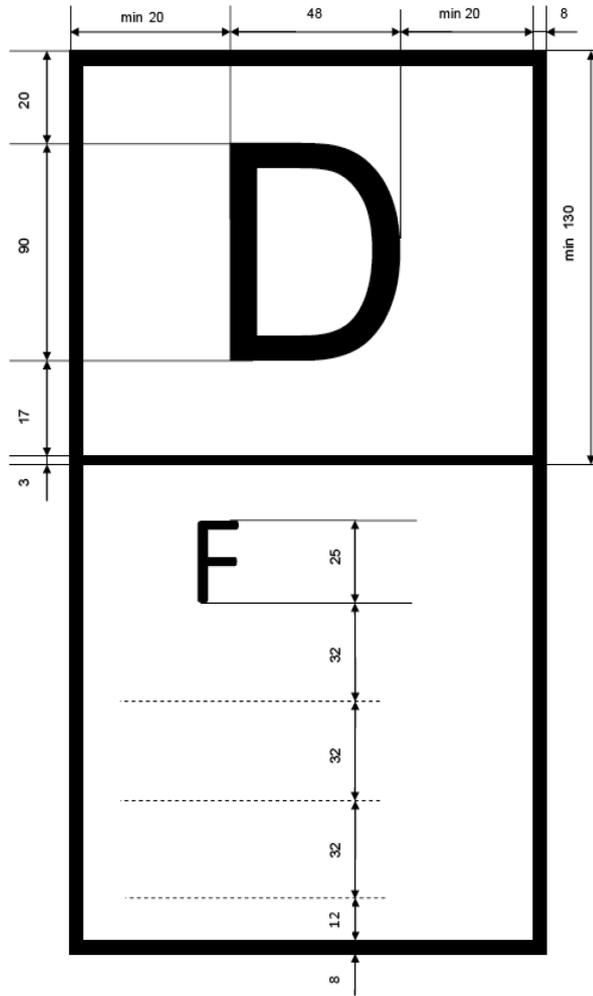
- cumpre as ETI aplicáveis em vigor à data da sua entrada em serviço e esta foi autorizada nos termos do artigo 22.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE,
- dispõe de autorização válida em todos os Estados-Membros, nos termos do artigo 23.º, n.º 1, da Directiva 2008/57/CE, ou, em alternativa, de autorizações emitidas por cada Estado-Membro.

“PPV/PPW”: Veículo conforme com o acordo PPV/PPW ou PGW (nos Estados OSJD)

[Original: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)]

Notas:

- a) Os veículos com a marcação TEN correspondem à codificação 0 a 3 do primeiro algarismo do número do veículo, conforme especificado no anexo P.6.
- b) Os veículos não autorizados a circular em todos os Estados-Membros necessitam de uma marcação que indique os Estados-Membros em que foram autorizados. Os códigos destes Estados-Membros devem ser marcados no veículo conforme ilustrado numa ou outra das figuras *infra*, em que D representa o primeiro Estado-Membro a conceder a autorização (no exemplo dado, a Alemanha) e F o segundo (no exemplo dado, a França). Os códigos dos Estados-Membros são os indicados no anexo P.4. Esta marcação pode respeitar quer aos veículos conformes quer aos veículos não conformes com as ETI. Estes veículos correspondem à codificação 4 ou 8 do primeiro algarismo do número do veículo, conforme especificado no anexo P.6.



## CÓDIGOS DE APTIDÃO PARA INTEROPERABILIDADE UTILIZADOS PARA OS VAGÕES (1.º E 2.º ALGARISMOS)

	2.º algarismo		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2.º algarismo	
	1.º algarismo	Bitola											0	1
		Bitola	fixa ou variável	fixa	variável	fixa	variável	fixa	variável	fixa	variável	fixa ou variável	Bitola	
TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup> e/ou PPV/PPW	0	com eixos	não utilizar	Vagões TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF		não utilizar <sup>(d)</sup>						Vagões PPV/ /PPW (bitola variável)	com eixos	0
	1	com bogies											com bogies	1
TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup> e/ou PPV/PPW	2	com eixos	não utilizar	Vagões TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF						Vagões PPV/ /PPW (bitola fixa)	com eixos	2		
	3	com bogies									com bogies	3		
Outros vagões	4	com eixos <sup>(c)</sup>	Vagões de manutenção	Outros vagões						Vagões com numeração especial para as caracterís- ticas técni- cas, não co- locados em serviço na UE	com eixos	4		
	8	com bogies <sup>(c)</sup>									com bogies	8		
		Tráfego	Tráfego nacional ou tráfego internacional por acordo especial											
	1.º algarismo	2.º algarismo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1.º algarismo	2.º algarismo

<sup>(a)</sup> Vagões autorizados a ostentar a marcação TEN, vide anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluindo vagões que, de acordo com as disposições aplicáveis, ostentam os algarismos definidos na tabela. COTIF: veículo conforme com as regras COTIF em vigor à data da sua entrada em serviço.

<sup>(c)</sup> Bitola fixa ou variável.

<sup>(d)</sup> Excepto no caso dos vagões da categoria I (com temperatura regulável), não devem utilizar-se estes algarismos para os veículos novos que entrem em serviço.

## CÓDIGOS DE APTIDÃO PARA O TRÁFEGO INTERNACIONAL UTILIZADOS PARA OS VEÍCULOS REBOCADOS DE PASSAGEIROS (1.º E 2.º ALGARISMOS)

2.º algarismo 1.º algarismo	Tráfego nacional	TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup> e/ou PPV/PPW				Tráfego nacional ou tráfego internacio- nal por acordo especial	TEN <sup>(a)</sup> e/ou COTIF <sup>(b)</sup>	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Veículos para trá- fego nacional	Veículos de bi- tola fixa, sem ar condicionado (incluindo va- gões de trans- porte de auto- móveis)	Veículos de bi- tola variável (1435/1520), sem ar condi- cionado	Não utilizar	Veículos de bitola variável (1435/ /1668), sem ar condicionado	Veículos de va- lor histórico	Não utilizar <sup>(c)</sup>	Veículos de bi- tola fixa	Veículos de bi- tola variável (1435/1520), com mudança dos bogies	Veículos de bitola variável (1435/ /1520), com eixos ajustáveis
6	Veículos de serviço	Veículos de bi- tola fixa, com ar condicionado	Veículos de bi- tola variável (1435/1520), com ar condi- cionado	Veículos de serviço	Veículos de bitola variável (1435/ /1668), com ar condicionado	Vagões de transporte de automóveis	Não utilizar <sup>(c)</sup>			
7	Veículos pressuri- zados, com ar condicionado	Não utilizar	Não utilizar	Veículos pressu- rizados, com bi- tola fixa e ar condicionado	Não utilizar	Outros veículos	Não utilizar	Não utilizar	Não utilizar	Não utilizar

<sup>(a)</sup> Conformidade com as ETI aplicáveis, vide anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluindo veículos que, de acordo com as disposições aplicáveis, ostentam os algarismos definidos na tabela. COTIF: veículo conforme com as regras COTIF em vigor à data da sua entrada em serviço.

<sup>(c)</sup> Excepto no caso das carruagens de bitola fixa (56) ou variável (66) já em serviço, não devem utilizar-se estes algarismos para os veículos novos.

## ANEXO P.8

**TIPOS DE MATERIAL MOTOR E UNIDADES DE COMPOSIÇÕES DE FORMAÇÃO FIXA OU PREDEFINIDA (1.º E 2.º ALGARISMOS)**

O primeiro algarismo é "9".

Se o segundo algarismo descrever o tipo de material motor, é obrigatória a codificação seguinte:

Código	Tipo geral de veículo
0	Diversos
1	Locomotiva eléctrica
2	Locomotiva diesel
3	Unidades múltiplas eléctricas (alta velocidade) [veículo motor ou reboque]
4	Unidades múltiplas eléctricas (excepto alta velocidade) [veículo motor ou reboque]
5	Unidades múltiplas diesel [veículo motor ou reboque]
6	Reboque especializado
7	Locotractor eléctrico de manobra
8	Locotractor diesel de manobra
9	Veículos especiais

## ANEXO P.9

**MARCAÇÃO NUMÉRICA NORMALIZADA DOS VAGÕES (5.º A 8.º ALGARISMOS)**

Este anexo descreve a marcação numérica associada às principais características técnicas do vagão. Está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

## ANEXO P.10

**CÓDIGOS DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DO MATERIAL REBOCADO DE PASSAGEIROS (5.º E 6.º ALGARISMOS)**

O anexo P.10 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

## ANEXO P.11

**CÓDIGOS DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DOS VEÍCULOS ESPECIAIS (6.º A 8.º ALGARISMOS)**

O anexo P.11 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

## ANEXO P.12

**MARCAÇÃO ALFABÉTICA DOS VAGÕES, EXCLUINDO OS ARTICULADOS E MÚLTIPLOS**

O anexo P.12 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.

---

## ANEXO P.13

**MARCAÇÃO ALFABÉTICA DO MATERIAL REBOCADO DE PASSAGEIROS**

O anexo P.13 está publicado no sítio *web* da ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Os pedidos de novos códigos são apresentados à entidade encarregada do registo (prevista na Decisão 2007/756/CE) e remetidos em seguida à ERA. Os novos códigos só podem ser utilizados depois de publicados pela ERA.»

6. O anexo P.14 é revogado.

---