

DECISÃO DA COMISSÃO

de 23 de julho de 2012

que altera as Decisões 2006/861/CE, 2008/163/CE, 2008/164/CE, 2008/217/CE, 2008/231/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE e 2011/314/UE relativas às especificações técnicas de interoperabilidade

[notificada com o número C(2012) 4985]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/464/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia («regulamento relativo à Agência») ⁽²⁾ 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 projetos de adaptação das ETI que considere necessários.
- (2) Através da Decisão C(2007) 3371, de 13 de julho de 2007, a Comissão conferiu à Agência um mandato-quadro para o exercício de determinadas atividades no âmbito da Diretiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽³⁾, e da Diretiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽⁴⁾. Nos termos daquele mandato, a Agência foi convidada a proceder à revisão das ETI relativas ao material circulante de alta velocidade, aos vagões, às locomotivas e ao material circulante de passageiros, ao ruído, à infraestrutura, à energia, ao controlo-comando e sinalização, à exploração e gestão do tráfego, às aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias e de passageiros, à segurança nos túneis ferroviários e à acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida.
- (3) Em 31 de março de 2011, a Agência emitiu uma recomendação relativa às especificações do registo da infraestrutura, ao procedimento de demonstração do nível de conformidade das linhas existentes com os parâmetros fundamentais das ETI e às subsequentes alterações às ETI (ERA/REC/04-2011/INT).

- (4) Em 9 de junho de 2011, o comité instituído nos termos do artigo 29.º, n.º 1, da Diretiva 2008/57/CE emitiu um parecer favorável sobre os projetos de decisões de execução da Comissão relativas ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados e às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária. Na sequência da adoção dos dois atos da Comissão baseados nesses projetos, a Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária ⁽⁵⁾, e a Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão, de 4 de outubro de 2011, relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados ⁽⁶⁾, é necessário atualizar as ETI em causa a fim de assegurar a sua coerência global.
- (5) O apêndice A das atuais ETI Exploração e Gestão do Tráfego remete para a versão 1 das regras de exploração do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS), desenvolvidas com base na versão 2.2.2 das especificações dos requisitos (SRS) do sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS).
- (6) As SRS do ETCS apresentam-se agora numa versão estável, a 2.3.0.d, pelo que é necessário atualizar as regras de exploração do ERTMS nas ETI Exploração e Gestão do Tráfego dos sistemas convencional e de alta velocidade.
- (7) A 20 de julho de 2011, a Agência emitiu uma recomendação relativa aos princípios e regras revistos de exploração do ERTMS, no quadro das ETI Exploração e Gestão do Tráfego dos sistemas convencional e de alta velocidade (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) A 8 de setembro de 2011, a Agência emitiu uma recomendação relativa a novas alterações a introduzir nas ETI para corrigir erros e lacunas (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) Por motivos de ordem prática, é preferível alterar um conjunto de ETI por meio de uma única decisão da Comissão que introduza nos textos jurídicos correções e atualizações específicas. Estas não decorrem de uma revisão global das ETI nem da extensão do seu domínio geográfico de aplicação.
- (10) É necessário, por conseguinte, alterar as seguintes decisões:

⁽¹⁾ JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 256 de 1.10.2011, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 264 de 8.10.2011, p. 32.

- Decisão 2006/861/CE da Comissão, de 28 de julho de 2006, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema «material circulante - vagões de mercadorias» do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽¹⁾;
- Decisão 2008/163/CE da Comissão, de 20 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade «segurança nos túneis ferroviários» do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade ⁽²⁾;
- Decisão 2008/164/CE da Comissão, de 21 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade «acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida» do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade ⁽³⁾;
- Decisão 2008/217/CE da Comissão, de 20 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «infraestrutura» do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽⁴⁾;
- Decisão 2008/231/CE da Comissão, de 1 de fevereiro de 2008, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração» do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º da Diretiva 96/48/CE do Conselho e que revoga a Decisão 2002/734/CE da Comissão de 30 de maio de 2002 ⁽⁵⁾;
- Decisão 2008/232/CE da Comissão, de 21 de fevereiro de 2008, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante» do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽⁶⁾;
- Decisão 2008/284/CE da Comissão, de 6 de março de 2008, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «energia» do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽⁷⁾;
- Decisão 2011/229/UE da Comissão, de 4 de abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade respeitante ao subsistema «material circulante - ruído» do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽⁸⁾;
- Decisão 2011/274/UE da Comissão, de 26 de abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «energia» do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽⁹⁾;
- Decisão 2011/275/UE da Comissão, de 26 de abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabi-

lidade para o subsistema «infraestrutura» do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽¹⁰⁾;

- Decisão 2011/291/UE da Comissão, de 26 de abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante - locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽¹¹⁾;
- Decisão 2011/314/UE da Comissão, de 12 de maio de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽¹²⁾.

- (11) As medidas previstas na presente decisão são conformes com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 29.º, n.º 1, da Diretiva 2008/57/CE,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo da Decisão 2006/861/CE é alterado conforme indicado no anexo I da presente decisão.

Artigo 2.º

O anexo da Decisão 2008/163/CE é alterado conforme indicado no anexo II da presente decisão.

Artigo 3.º

O anexo da Decisão 2008/164/CE é alterado conforme indicado no anexo III da presente decisão.

Artigo 4.º

O anexo da Decisão 2008/217/CE é alterado conforme indicado no anexo IV da presente decisão.

Artigo 5.º

O anexo da Decisão 2008/231/CE é alterado conforme indicado no anexo V da presente decisão.

Artigo 6.º

O anexo da Decisão 2008/232/CE é alterado conforme indicado no anexo VI da presente decisão.

Artigo 7.º

O anexo da Decisão 2008/284/CE é alterado conforme indicado no anexo VII da presente decisão.

Artigo 8.º

O anexo da Decisão 2011/229/UE é alterado conforme indicado no anexo VIII da presente decisão.

Artigo 9.º

O anexo da Decisão 2011/274/UE é alterado conforme indicado no anexo IX da presente decisão.

⁽¹⁾ JO L 344 de 8.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 64 de 7.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 64 de 7.3.2008, p. 72.

⁽⁴⁾ JO L 77 de 19.3.2008, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 84 de 26.3.2008, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 84 de 26.3.2008, p. 132.

⁽⁷⁾ JO L 104 de 14.4.2008, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 99 de 13.4.2011, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 126 de 14.5.2011, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 126 de 14.5.2011, p. 53.

⁽¹¹⁾ JO L 139 de 26.5.2011, p. 1.

⁽¹²⁾ JO L 144 de 31.5.2011, p. 1.

Artigo 10.º

O anexo da Decisão 2011/275/UE é alterado conforme indicado no anexo X da presente decisão.

Artigo 11.º

O anexo da Decisão 2011/291/UE é alterado conforme indicado no anexo XI da presente decisão.

Artigo 12.º

O anexo da Decisão 2011/314/UE é alterado conforme indicado no anexo XII da presente decisão.

Artigo 13.º

A presente decisão é aplicável a partir de 24 de janeiro de 2013.

Artigo 14.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 23 de julho de 2012.

Pela Comissão

Siim KALLAS

Vice-Presidente

ANEXO I

O anexo da Decisão 2006/861/CE (ETI VAG) é alterado do seguinte modo:

1) Na secção 3.4.3 «COMPATIBILIDADE TÉCNICA», sexto parágrafo, o décimo travessão é suprimido.

2) A secção 4.2.3.2 passa a ter a redação seguinte:

«4.2.3.2. Carga estática por eixo, peso por metro linear e características geométricas da disposição dos eixos

A carga útil máxima que pode ser transportada por um vagão, em linhas que admitem um peso por eixo de 25 t, deve ser determinada segundo as prescrições da EN 15528:2008, pontos 6.1 e 6.2. No que respeita às características dos sistemas de deteção de comboios instalados na via, são impostas aos vagões prescrições adicionais (ver ETI CCS, anexo A, apêndice 1).».

3) Na secção 4.2.4.1.2.2 «Elementos de desempenho da frenagem», subsecção «Porcentagem de peso-freio», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O método de determinação do peso-freio/porcentagem de peso-freio continuará a ser aplicável, juntamente com o método dos perfis de desaceleração; o fabricante deverá fornecer estes valores.».

4) Na secção 4.2.4.1.2.8 «Freio de estacionamento», o décimo primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O desempenho mínimo do freio de estacionamento, sem vento, deve ser determinado por cálculo segundo as prescrições da EN 14531-6:2009, secção 6, e inscrito no vagão. A marcação deve obedecer à EN 15877-1:2010 (ponto 4.5.25).».

5) Na secção 4.2.6.1.1 «Disposições gerais», o terceiro parágrafo é suprimido.

6) Na secção 4.2.8 «Manutenção: Dossier de manutenção», o quinto parágrafo é suprimido.

7) Na secção 4.2.8.1.2 «Gestão do dossier de manutenção», o primeiro travessão é suprimido.

8) A secção 4.3.2.1 passa a ter a redação seguinte:

«4.3.2.1. Carga estática por eixo, peso por metro linear e características geométricas da disposição dos eixos (ponto 4.2.3.2)

O ponto 4.2.3.2 estabelece o peso por metro linear e as características geométricas da disposição dos eixos, bem como as prescrições que os vagões devem satisfazer (ver ETI CCS, anexo A, apêndice 1) para atender às características dos sistemas de deteção de comboios instalados na via.».

9) Na secção 4.3.3.9 «Condições ambientais», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Quando é excedido um limite das condições climáticas definidas no ponto 4.2.6.1.2, o sistema encontra-se em situação degradada. Neste caso, deverão ponderar-se restrições operacionais e o operador ferroviário ou o maquinista do comboio deverão ser informados.».

10) A secção 4.3.5.4 passa a ter o título seguinte:

«4.3.5.4. Carga estática por eixo, peso por metro linear e características geométricas da disposição dos eixos».

11) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8. REGISTO DA INFRAESTRUTURA E REGISTO EUROPEU DOS TIPOS DE VEÍCULOS AUTORIZADOS

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 34.º da Diretiva 2008/57/CE são os indicados na Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão, de 4 de outubro de 2011, relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados (*).

(*) JO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

12) A secção 7.6.5 passa a ter a redação seguinte:

«7.6.5. Relativamente aos vagões cuja entrada em serviço foi autorizada, é ainda necessário verificar se vão ser explorados em infraestruturas compatíveis.».

13) No anexo C, secção C.4 «Gabaris de veículo GA, GB, GC», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«As cargas e os veículos em conformidade com os gabaris alargados GA, GB ou GC só serão admitidos em vias alargadas para estes gabaris. Todos os movimentos GA, GB e GC em vias não alargadas devem ser tratados como remessas especiais.».

- 14) O anexo D é suprimido.
 15) O anexo H é suprimido.
 16) No anexo I, a figura I.5 é substituída pela figura seguinte:

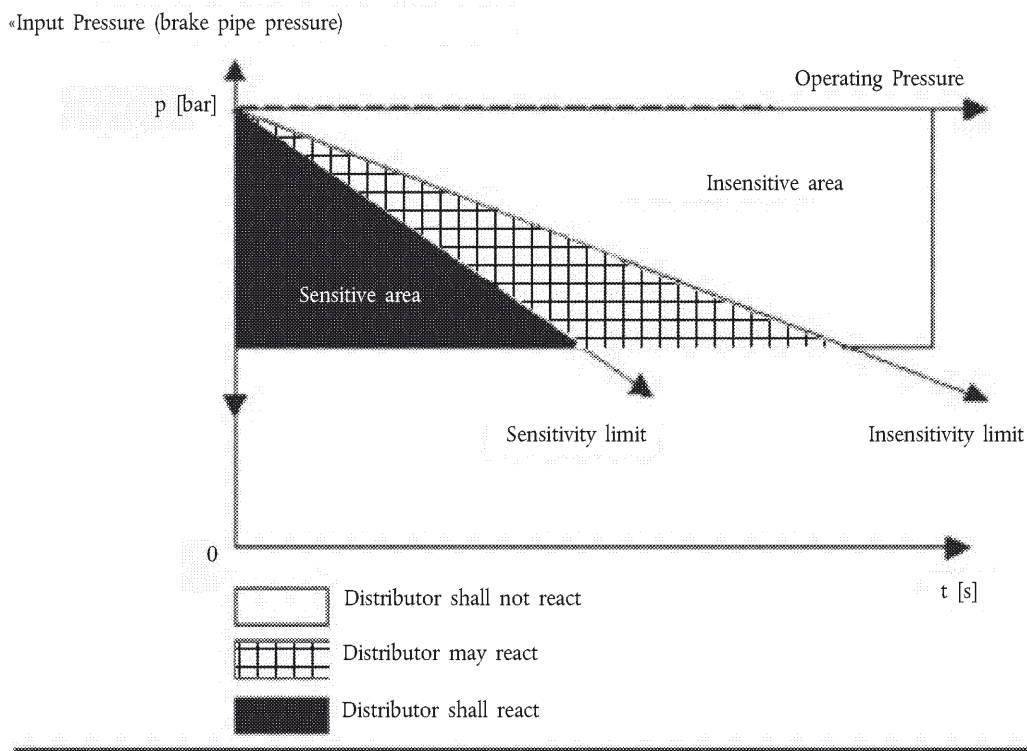


Figura I.5.

- 17) No anexo P, o quadro P.3 é alterado do seguinte modo:
- Na quarta linha, cabeçalho incluído, o texto da coluna «Valor-limite» correspondente à característica «uma sobrecarga de pressão para 6 bar na conduta geral, após frenagem máxima de serviço, não deverá desencadear a aplicação do freio se se mantiver durante:» é alterado para:

«Comboios de passageiros: até 10 segundos
 Comboios de mercadorias: até 40 segundos»;
 - Na sexta linha, cabeçalho incluído, o texto da coluna «Valor-limite» correspondente à característica «tempo de desaperto após frenagem máxima» é alterado para:

«Comboios de passageiros: até 25 segundos
 Comboios de mercadorias: até 60 segundos».
- 18) No Anexo Q, o quadro Q.1 é alterado do seguinte modo:
- Na quinta coluna «Experimentação em serviço (módulo V)», o texto da quinta linha a contar do fim, correspondente à característica «calços e discos de freio», é alterado para:

«12 Meses»;
 - Na quinta coluna «Experimentação em serviço (módulo V)», o texto da quarta linha a contar do fim, correspondente à característica «cepos de freio», é alterado para:

«12 Meses».
- 19) No anexo T, secção T.1.1 «Introdução», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:
- «Nas linhas da Grã-Bretanha estão disponíveis os seguintes gabaris de vagão: W6, W7, W8 e W9. Os gabaris são descritos a seguir, na Secção A – W6, Secção B – Exemplo de cálculo, Secção C – W7 e W8 e Secção D – W9. A aplicação destes gabaris está limitada aos veículos cuja suspensão tenha um curso e uma oscilação laterais mínimos. Os veículos com suspensões laterais flexíveis e/ou uma oscilação de grande amplitude serão objeto de uma avaliação dinâmica segundo as normas nacionais notificadas.».

20) No anexo V, a secção V.2 é alterada do seguinte modo:

a) O primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Os vagões que circulam no Reino Unido devem ter a força de frenagem equivalente e, se for caso disso, os fatores de força de frenagem calculados. Os vagões que circulam noutros Estados-Membros que não o Reino Unido devem ter o peso-freio/percentagem de peso-freio calculado. Os vagões que tenham de circular no Reino Unido e noutros Estados-Membros devem ter quer a força de frenagem equivalente/fatores de força de frenagem calculados quer o peso-freio/percentagem de peso-freio calculado.»;

b) A alínea ii) da subsecção «Cálculo dos dados da força de frenagem» é suprimida.

21) O anexo AA é alterado do seguinte modo:

a) Secção respeitante ao Módulo SD (sistema de gestão da qualidade do produto):

i) na subsecção 4.2, segundo parágrafo, o sexto travessão é suprimido,

ii) na subsecção 10, o nono travessão e a expressão «e, em especial:» que o antecede são suprimidos;

b) Secção respeitante ao Módulo SF (verificação dos produtos):

i) na subsecção 5, segundo parágrafo, o terceiro travessão é suprimido,

ii) na subsecção 10, o segundo travessão é suprimido;

c) Na secção respeitante ao Módulo SH2 (sistema de gestão da qualidade total com exame do projeto), subsecção 10, o oitavo travessão é suprimido.

22) O anexo FF é alterado do seguinte modo:

a) No quadro FF 2.1:

i) a nota g) passa a ter a redação seguinte:

«g) Funções normalizadas quando o volume do cilindro do freio ou o volume de pré-comando (*dummy volume*) não excede 14 litros.»;

ii) a nota k) passa a ter a redação seguinte:

«k) SW 4/3 — com a válvula de corte C3W, o enchimento dos reservatórios de comando e auxiliar deve fazer-se em tempo quase idêntico.»;

b) No quadro FF 2.2:

i) na última coluna «Freio de ar comprimido», o texto da nona linha a contar do fim, correspondente ao tipo de freio «Oerlikon/ESH 100», é alterado para:

«Freio para G/P com ação não-universal quando o volume do cilindro do freio associado ou os volumes pré-ajustados não excedem 14 litros»;

ii) a nota b) passa a ter a redação seguinte:

«b) SW 4C — enchimento controlado do reservatório de comando com proteção contra a sobrecarga quando o freio é desapertado.»;

iii) a nota d) passa a ter a redação seguinte:

«d) Os orifícios calibrados do distribuidor devem ser gradualmente adaptados aos volumes do reservatório auxiliar do veículo.»;

c) No quadro FF 3, o texto das quarta e quinta linhas a contar do fim é alterado para:

«DAKO	Válvula de pesagem SL1 ou SL2	DAKO-DSS
DAKO	Válvula de pesagem SL1 ou SL2	DAKO-DS»;

d) No quadro FF 8, o texto da sexta linha (PKP) é alterado para:

«CNTK	Varsóvia».
-------	------------

23) O anexo KK é suprimido.

ANEXO II

O anexo da Decisão 2008/163/CE (ETI STF) é alterado do seguinte modo:

- 1) No título, «PROJETO DE ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DE INTEROPERABILIDADE» é alterado para:

«ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DE INTEROPERABILIDADE».

- 2) Na secção 4.2.4.1 «Detetores de caixas de eixos quentes», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O GI designará os detetores de caixas de eixo quentes e a sua localização ao longo da via. A EF incluirá informações sobre estes detetores no Guia de Itinerários.».

- 3) A secção 4.2.5.9 passa a ter a redação seguinte:

«4.2.5.9. Sistema de iluminação de emergência no comboio

As disposições do ponto 4.2.7.12 "Iluminação de emergência" da ETI Material Circulante AV são também aplicáveis ao material circulante de passageiros convencional, com a ressalva de se exigir uma autonomia de 90 minutos após a falha do sistema de alimentação elétrica principal.».

- 4) Na secção 4.3.2 «Interfaces com o subsistema "infraestrutura", o cabeçalho da primeira coluna do quadro é alterado para «ETI Segurança nos Túneis Ferroviários».

- 5) A secção 4.3.2.1. passa a ter a redação seguinte:

«4.3.2.1. Passadiços de evacuação

A definição de passadiços de evacuação figura no ponto 4.2.2.7.».

- 6) Na secção 4.3.3 «Interfaces com o subsistema "energia", o cabeçalho da primeira coluna do quadro é alterado para «ETI Segurança nos Túneis Ferroviários».

- 7) Na secção 4.3.4 «Interfaces com o subsistema "controlo-comando e sinalização", o cabeçalho da primeira coluna do quadro é alterado para «ETI Segurança nos Túneis Ferroviários».

- 8) Na secção 4.3.5 «Interfaces com o subsistema "exploração e gestão do tráfego", o cabeçalho da primeira coluna do quadro é alterado para «ETI Segurança nos Túneis Ferroviários».

- 9) A secção 4.3.6 «Interfaces com o subsistema "material circulante" é alterada do seguinte modo:

- a) O cabeçalho da primeira coluna do quadro é alterado para «ETI Segurança nos Túneis Ferroviários»;

- b) O texto da nona e da décima linhas do quadro é alterado para:

«4.2.5.9 Sistema de iluminação de emergência no comboio	4.2.7.12	
4.2.5.10 Desativação do ar condicionado no comboio	4.2.7.11.1».	

- 10) Na secção 4.3.7 «Interfaces com o subsistema "pessoas com mobilidade reduzida", o cabeçalho da primeira coluna do quadro é alterado para «ETI Segurança nos Túneis Ferroviários».

- 11) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8. Registo da infraestrutura e registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão nos registos previstos nos artigos 34.º e 35.º da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) são os indicados na Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária (**) e na Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão, de 4 de outubro de 2011, relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados (***).

(*) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

(**) JO L 256 de 1.10.2011, p. 1.

(***) JO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

- 12) Na secção 6.2.1 «Avaliação da conformidade (generalidades), «ETI STF RC» é alterado para «ETI STF».

- 13) O anexo A é suprimido.

14) O anexo B é suprimido.

15) O anexo F é alterado do seguinte modo:

a) Na secção F.3.1 «Módulo SB: exame de tipo», subsecção 3, sexto parágrafo, o texto do segundo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo europeu dos tipos de veículos autorizados, incluindo todas as informações especificadas na ETI»;

b) Secção F.3.2 «Módulo SD: Sistema de Gestão da Qualidade da Produção»:

i) na subsecção 4.1, terceiro parágrafo, o texto do sexto travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI»,

ii) na subsecção 10, o texto do nono travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI»;

c) Secção F.3.3 «Módulo SF: Verificação do produto»:

i) na subsecção 5, segundo parágrafo, o texto do terceiro travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI»,

ii) na subsecção 10, o texto do segundo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI»;

d) Secção F.3.4 «Módulo SG: Verificação à unidade»:

i) na subsecção 3, segundo parágrafo, o texto do segundo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI»,

ii) na subsecção 8, o texto do oitavo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI»;

e) Secção F.3.5 «Módulo SH2: Sistema de Gestão da Qualidade Total com Exame do Projeto»:

i) na subsecção 4.2, segundo parágrafo, o texto do sétimo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI»,

ii) na subsecção 10, o texto do oitavo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo da infraestrutura, incluindo todas as informações especificadas na ETI».

ANEXO III

O anexo da Decisão 2008/164/CE (ETI PMR) é alterado do seguinte modo:

1) O texto da secção 4.1.2.18.1 passa a ter a redação seguinte:

«4.1.2.18.1. Altura da plataforma

Os valores para a altura das plataformas da rede de alta velocidade em que está prevista a paragem de comboios conformes com a ETI Material Circulante AV em condições normais de exploração são definidos na ETI Infraestrutura AV (ponto 4.2.20.4).

Para a altura das plataformas da rede de alta velocidade em que não está prevista a paragem de comboios conformes com a ETI Material Circulante AV em condições normais de exploração e das plataformas da rede convencional são admitidos dois valores nominais: 550 mm e 760 mm acima do plano de rolamento. A tolerância admitida situa-se no intervalo - 35 mm/ + 0 mm.

Para a altura das plataformas da rede convencional em que está prevista a paragem de elétricos (e.g. *Stadtbahn* ou *Tram-Train*) é admitido um valor nominal entre 300 mm e 380 mm. A tolerância admitida é de +/- 20 mm.

Nas curvas de raio inferior a 500 m, a altura da plataforma pode ser inferior ou superior à definida, desde que o primeiro estribo utilizável do veículo seja conforme com a figura 11 (ponto 4.2.2.12.1).».

2) Na secção 4.2.2.2.2.1 «Lugares prioritários – Generalidades», a figura 3 é substituída pela figura seguinte:

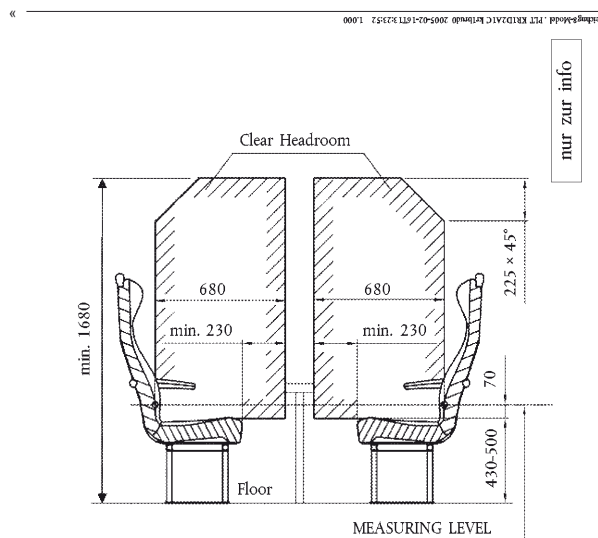


Figura 3».

3) Na secção 7.3.2 «Material Circulante», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A ETI não é aplicável a material circulante objeto de contrato de renovação ou adaptação já assinado ou em fase final de adjudicação à data da sua entrada em vigor.».

4) No anexo N «Sinalética PMR», a figura 1 é substituída pela figura seguinte:

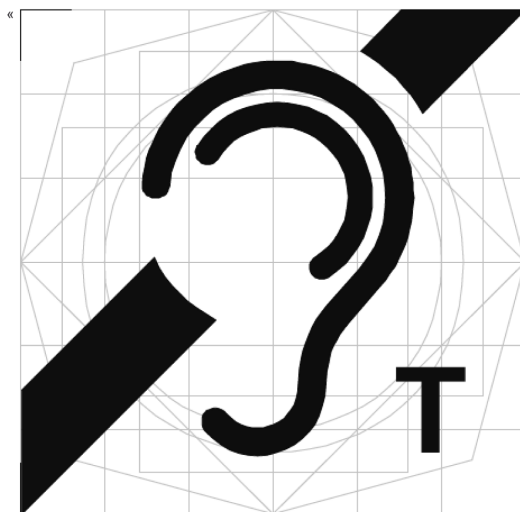


Figura 1»

—

ANEXO IV

O anexo da Decisão 2008/217/CE (ETI INF AV) é alterado do seguinte modo:

- 1) Na secção 2.1 «Caracterização do domínio «infraestrutura», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O subsistema estrutural «infraestrutura» do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade abrange as vias e os aparelhos de mudança de via das linhas de alta velocidade incluídas no âmbito de aplicação definido no capítulo 1.».

- 2) Na secção 4.2.1 «Disposições gerais», o nono parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Os níveis de desempenho dos comboios de alta velocidade podem ser igualmente aumentados pela adoção de sistemas específicos, como a pendulação das caixas. São permitidas condições especiais para a circulação de comboios assim equipados, desde que delas não resultem restrições de circulação para os comboios de alta velocidade não equipados com estes dispositivos.».

- 3) Na secção 4.2.3 «Gabari mínimo das infraestruturas», o terceiro parágrafo é suprimido.

- 4) Na secção 4.2.8.1 «Insuficiência de escala em plena via e na via direta dos aparelhos de mudança de via», a nota (a) do quadro é suprimida.

- 5) Na secção 4.2.9.2 «Valores de projeto»:

- a) O primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Os valores de projeto da bitola da via, do perfil da cabeça de carril e do tombo do carril para plena via deverão ser selecionados de modo a garantir que os limites da conicidade equivalente enunciados no quadro não são ultrapassados nos modelos da passagem dos rodados seguintes nas condições da via projetadas (simuladas por cálculo segundo as prescrições da norma EN 15302:2008 + A1:2010).

— S 1002 como definido na EN 13715:2006 + A1:2010 com SR = 1 420 mm

— S 1002 como definido na EN 13715:2006 + A1:2010 com SR = 1 426 mm

— GV 1/40 como definido na EN 13715:2006 + A1:2010 com SR = 1 420 mm

— GV 1/40 como definido na EN 13715:2006 + A1:2010 com SR = 1 426 mm»;

- b) O quadro 1 é substituído pelo quadro seguinte:

«Gama de velocidades (km/h)	Valores-limite da conicidade equivalente
$v \leq 160$	Dispensa de avaliação
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10».

- 6) Na secção 4.2.9.3.1 «Valores mínimos da bitola média da via», o quadro é substituído pelo seguinte:

«Gama de velocidades (km/h)	Valor mínimo da bitola média (mm) em 100 m, em exploração
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434»

- 7) Na secção 4.2.11 «Tombo do carril», alínea a) «Plena via», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O tombo do carril num itinerário dado deve ser selecionado no intervalo de 1/20 a 1/40.».

- 8) Na secção 4.2.13.1 «Linhas de categoria I», subsecção «Cargas longitudinais», o último parágrafo é suprimido.

- 9) A secção 4.2.14.1 passa a ter a redação seguinte:

«4.2.14.1 Cargas verticais

As estruturas devem ser projetadas de modo a suportarem forças verticais conformes com os seguintes modelos de carga, definidos na EN 1991-2:2003:

- a) Modelo de carga 71, descrito na EN 1991-2:2003, n.º 6.3.2(2)P;
- b) Modelo de carga SW/0 para pontes contínuas, descrito na EN 1991-2:2003, n.º 6.3.3(3)P.

Os modelos de carga devem ser multiplicados pelo factor alfa (α) estabelecido na EN 1991-2:2003, n.ºs 6.3.2(3)P e 6.3.3(5)P. O valor de α deverá ser igual ou superior a 1.

Os esforços resultantes dos modelos de carga devem ser majorados pelo factor dinâmico ϕ (Φ) estabelecido na EN 1991-2:2003, n.ºs 6.4.3(1)P e 6.4.5.2(2).

A deformação vertical máxima do tabuleiro não deve exceder os valores estabelecidos na EN 1990:2002 + 1990:2002/A1:2005, anexo A2, n.º A2.4.4.2.3(1).».

- 10) Na secção 4.2.14.2 «Análise dinâmica», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«No dimensionamento do tabuleiro, os valores de pico máximos permitidos para a aceleração na direção da via não devem ser superiores aos estabelecidos nas EN 1990:2002 e 1990:2002/A1:2005, anexo A2, n.º A2.4.4.2.1(4)P. O projeto das pontes deverá ter em conta os efeitos das forças verticais especificadas no ponto 4.2.14.1 ou do modelo de carga HSLM consoante os que forem mais desfavoráveis, em conformidade com a EN 1991-2:2003, n.º 6.4.6.5(3).».

- 11) A secção 4.2.14.4 passa a ter a redação seguinte:

«4.2.14.4 Forças de lacete

A força de lacete deve ser tida em conta no projeto das estruturas conforme disposto na EN 1991-2:2003, n.º 6.5.2(2)P e (3). A força deverá ser aplicada tanto nas vias em alinhamento reto como nas vias curvas.».

- 12) Na secção 4.2.14.5 «Ações devidas à tração e à frenagem (cargas longitudinais)», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«As forças de tração e de frenagem devem ser tidas em conta no projeto das pontes ferroviárias conforme disposto na EN 1991-2:2003, n.º 6.5.3(2)P, (4), (5) e (6). A direção das forças de tração e de frenagem deve ter em conta os sentidos de marcha permitidos em cada via.».

- 13) Na secção 4.2.18 «Características elétricas», o segundo parágrafo é suprimido.

- 14) Na secção 4.2.23.1 «Espaço lateral ao longo das vias», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Nas linhas das categorias II e III, esse espaço lateral deve ser disponibilizado sempre que possível. Se não for possível libertar um espaço, as empresas ferroviárias devem ser informadas da situação específica.».

- 15) Na secção 4.7 «Proteção da saúde e segurança», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O pessoal encarregado da manutenção do subsistema "infraestrutura" de alta velocidade deverá usar vestuário refletor com a marca "CE", quando estiver a trabalhar na via ou próximo dela.».

- 16) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8 Registo da infraestrutura e registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 35.º da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) são os indicados na Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária (**).

(*) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

(**) JO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

17) Na secção 5.3.1.1 «Perfil da cabeça de carril», as alíneas a) e b) passam a ter a redação seguinte:

a) Plena via

O perfil da cabeça de carril deve ser selecionado a partir da gama apresentada na EN 13674-1:2011, anexo A;

b) Aparelhos de mudança de via

O perfil da cabeça de carril deve ser selecionado a partir da gama apresentada na EN 13674-1:2011, anexo A, e na EN 13674-2:2006 + A1:2010, anexo A.».

18) A secção 5.3.1.3 passa a ter a redação seguinte:

«Tipos de aço

a) Plena via

O tipo de aço do carril deve satisfazer o disposto na EN 13674-1:2011, capítulo 5;

b) Aparelhos de mudança de via

O tipo de aço do carril deve satisfazer o disposto na EN 13674-2:2006 + A1:2010, capítulo 5.».

19) Na secção 5.3.2 «Fixações de carris», a alínea d) é suprimida.

20) Na secção 6.1.6.2 «Avaliação do sistema de fixação», o segundo travessão é suprimido.

21) Na secção 7.3.5 «Particularidades da rede da Finlândia», o quadro da subsecção «Conicidade equivalente» é substituído pelo quadro seguinte:

«Gama de velocidades (km/h)	Valor mínimo da bitola média (mm) em 100 m
$v \leq 160$	Dispensa de avaliação
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523».

22) Na secção 7.3.6.2, subsecção «Plataformas de passageiros (ponto 4.2.20)», ponto 3 «Comprimento mínimo das plataformas», o segundo parágrafo é suprimido.

23) O anexo A é alterado do seguinte modo:

a) No quadro A1, a linha «5.3.2.d Resistência elétrica» é suprimida;

b) No quadro A2, a linha «4.2.18 Características elétricas» é suprimida.

24) No anexo B, quadro B1, a linha «4.2.18 Características elétricas» é suprimida.

25) Não diz respeito à versão portuguesa.

26) O anexo D é suprimido.

27) O anexo F é suprimido.

28) No anexo H, a quarta linha é suprimida.

ANEXO V

O anexo A da Decisão 2008/231/CE (ETI EGT AV) passa a ter a redação seguinte:

«ANEXO A

REGRAS DE EXPLORAÇÃO DO ERTMS

As regras de exploração dos sistemas ERTMS/ETCS e ERTMS/GSM-R são especificadas no documento técnico "ERTMS operational principles and rules", versão 2, publicado no sítio *web* da ERA (<http://www.era.europa.eu>).».

ANEXO VI

O anexo da Decisão 2008/232/CE (ETI MC AV) é alterado do seguinte modo:

- 1) Na secção 3.4.3 «Compatibilidade técnica», subsecção «Requisito essencial 2.4.3, terceiro parágrafo», o oitavo travessão do segundo parágrafo é suprimido.
- 2) Na secção 3.7 «Elementos do subsistema "material circulante" a que se aplicam os requisitos essenciais», a última linha do quadro («Registos da infraestrutura e do material circulante») é suprimida.
- 3) Na secção 4.1 «Introdução», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«As características comuns do subsistema "material circulante" são definidas no capítulo 4 da presente ETI.»
- 4) Na secção 4.2.2.5, o segundo parágrafo é suprimido.
- 5) Na secção 4.2.3.1, o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O certificado de exame do tipo ou da conceção emitido no quadro do procedimento de verificação "CE" do material circulante deve indicar o gabari avaliado.»
- 6) Na secção 4.2.3.3.2.1 «Comboios da classe 1», o sétimo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Quando, no caso dos veículos com rodas independentes, não for possível evitar falsos alarmes com a utilização do número de identificação do comboio, deve dar-se prioridade ao sistema de deteção de bordo, desde que todos os rolamentos das rodas estejam monitorizados.»
- 7) Na secção 4.2.3.3.2.3.2 «Requisitos funcionais aplicáveis ao veículo», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Em alternativa a este requisito relativo aos níveis de acionamento do alarme, é admissível, por acordo entre o gestor da infraestrutura e a empresa ferroviária, que os comboios sejam identificados por sistemas de identificação e se utilizem níveis específicos de acionamento do alarme previamente combinados, mesmo que diferentes dos níveis supramencionados.»
- 8) Na secção 4.2.3.4.3 «Valores-limite das forças exercidas sobre a via», alínea b) «Carga longitudinal», o quarto parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«caso 2: nos outros casos de frenagem, por exemplo, frenagem de serviço normal para redução da velocidade, frenagem de paragem não repetitiva ou frenagem repetitiva para controlo da velocidade, o uso do freio e a força máxima de frenagem admitida serão definidos pelo gestor da infraestrutura para cada linha. Quaisquer limitações à força de frenagem definidas na secção 4.2.4.5 devem ser justificadas e tomadas em consideração nas regras de exploração.»
- 9) Na secção 4.2.3.4.5 «Conceção da estabilidade do veículo», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A gama de valores de velocidade e conicidade para que o veículo é concebido de modo a circular de forma estável deve ser especificada e certificada.»
- 10) Na secção 4.2.3.4.7 «Valores de projeto dos perfis das rodas», quadro 4, o texto das quinta e sexta linhas da coluna «Perfil da cabeça de carril» é alterado para:

«secção de carril 60 E 2 definida na EN 13674-1:2003/A1:2007».
- 11) A secção 4.2.3.7 passa a ter a redação seguinte:

«4.2.3.7 Raio de curva mínimo

Este parâmetro faz interface com o subsistema "infraestrutura" AV, para o qual as curvaturas mínimas a ter em conta são definidas, por um lado, para as vias de alta velocidade (com base na insuficiência de escala) e, por outro lado, para as vias de resguardo. Remete-se para as secções 4.2.6 e 4.2.24.3 da ETI Infraestrutura AV 2006.»
- 12) Na secção 4.2.4.5 «Freios por correntes de Foucault», segundo parágrafo, o texto do primeiro travessão passa a ter a redação seguinte:

«— Na frenagem de emergência em todas as linhas, excetuando linhas de ligação específicas.»
- 13) Na secção 4.2.4.5 «Freios por correntes de Foucault», segundo parágrafo, o texto do segundo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— Na frenagem de serviço máxima ou normal, nos troços de linha em que o gestor da infraestrutura o permita.»

14) A secção 4.2.6.1 passa a ter a redação seguinte:

«4.2.6.1 Condições ambientais

O material circulante e todos os seus componentes devem respeitar os requisitos da presente ETI nas zonas climáticas T1, T2 ou T3, especificadas na norma EN50125-1:1999, em que esteja prevista a sua circulação.».

15) Na secção 4.2.6.2.2 «Forças aerodinâmicas sobre os passageiros numa plataforma», subsecção «Condições de ensaio», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Se a avaliação for positiva para uma altura da plataforma de 240 mm ou menos, o comboio deverá ser considerado aceitável para todas as linhas.».

16) Na secção 4.2.7.2.2 «Medidas de prevenção de incêndios», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Os requisitos de conformidade são abordados na secção 7.1.7.».

17) Na secção 4.2.7.4.2.1 «Buzinas – Generalidades», é aditado o texto seguinte:

«ou

e) Duas buzinas que tocam separadamente. As frequências fundamentais das notas devem ser:

nota alta: 660 Hz $\pm$ 30 Hz

nota baixa: 370 Hz $\pm$ 20 Hz».

18) Na secção 4.2.7.4.2.5 «Buzinas – Requisitos de componente de interoperabilidade», é aditado o texto seguinte:

«ou

660 Hz $\pm$ 30 Hz».

19) Na secção 4.2.8.3.6.1 «Força de contacto do pantógrafo», alínea b) «Ajustamento da força de contacto média do pantógrafo e integração no subsistema "material circulante"», o quinto parágrafo é suprimido.

20) Na secção 4.2.10.1 «Responsabilidades», o quinto parágrafo é suprimido.

21) Na secção 4.2.10.2.2 «Documentação de manutenção», primeiro parágrafo, o texto do quarto travessão passa a ter a redação seguinte:

«Limites relevantes para a segurança/interoperabilidade. Relativamente aos componentes ou peças relevantes para a segurança/interoperabilidade segundo a presente ETI, este documento indicará os limites mensuráveis a não exceder em serviço (para incluir o funcionamento em situação degradada).».

22) Na secção 4.2.10.3 «Gestão do *dossier* de manutenção», quarto parágrafo, o primeiro travessão é suprimido.

23) Na secção 4.2.10.4 «Gestão da informação de manutenção», o primeiro travessão é suprimido.

24) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8. Registo da infraestrutura e registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 34.º da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) são os indicados na Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão, de 4 de outubro de 2011, relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados (**).

(*) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

(**) JO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

25) A secção 7.1.3 passa a ter a redação seguinte:

«7.1.3 Material circulante novo de conceção existente não certificada nos termos da versão anterior (2002) da ETI Material Circulante AV

Pode ser autorizada, por um período de quatro anos a contar da data de entrada em aplicação da presente ETI (1 de setembro de 2008), a entrada em serviço de material circulante novo de classe 2, de conceção existente, não abrangido pela versão anterior (2002) da ETI MC AV, ainda que não satisfaça os requisitos da ETI. Em tal caso são aplicáveis as normas nacionais notificadas. Terminado esse período de transição de quatro anos, o material circulante novo em causa só poderá entrar em serviço depois de efetuada uma avaliação da conformidade com os requisitos da ETI.

Por "conceção existente", na aceção do disposto na secção 7.1.2 e na presente secção, entende-se o *design* de um tipo específico de material circulante cuja entrada em serviço já era autorizada num Estado-Membro à data da entrada em aplicação da presente ETI.

- 26) A secção 7.1.8.2 passa a ter a redação seguinte:

«7.1.8.2 Acordos futuros

Qualquer futuro acordo ou alteração de acordos existentes, designadamente os que prevejam a aquisição de material circulante de conceção não certificada nos termos das ETI, deve ter em conta a legislação da UE e a presente ETI. Os Estados-Membros devem notificar esses acordos e alterações à Comissão. É aplicável o procedimento previsto na secção 7.1.8.1.

- 27) Na secção 7.3.2.7 «Detecção de aquecimento nas caixas de eixos em comboios da classe 2 [secção 4.2.3.3.2.3]», a subsecção «Requisitos funcionais aplicáveis ao veículo» passa a ter a redação seguinte:

«Requisitos funcionais aplicáveis ao veículo

Para a identificação dos comboios por sistemas de identificação e a utilização de níveis específicos de acionamento do alarme é necessário o acordo mútuo entre o gestor da infraestrutura e a empresa ferroviária.

- 28) Na secção 7.3.2.10 «Comprimento máximo dos comboios [4.2.3.5]», a subsecção «Caso específico da Grã-Bretanha» passa a ter a redação seguinte:

«Caso específico da Grã-Bretanha

Categoria "P"- permanente

A ETI Infraestrutura AV 2006 contém um caso específico relativo à rede britânica, que prevê que as plataformas nas linhas adaptadas tenham um comprimento útil de 300 m pelo menos. O comprimento dos comboios de alta velocidade destinados a circular na rede britânica deve ser compatível com o comprimento das plataformas em que esteja prevista a sua paragem.

- 29) Na secção 7.3.2.19 «Pantógrafos [secção 4.2.8.3.6]» a subsecção «Caso específico dos comboios que circulam na rede da Grã-Bretanha» passa a ter a redação seguinte:

«Caso específico dos comboios que circulam na rede da Grã-Bretanha:

Categoria "P"- permanente

Nas linhas das categorias II e III, as paletas de pantógrafo não devem ter arcos em material isolante, exceto quando permitido em itinerários específicos.

Nas linhas das categorias II e III, a amplitude de condução da paleta do pantógrafo deve ser de 1 300 mm.

Os pantógrafos devem ter uma amplitude de movimentos de 2,1 m.

As paletas dos pantógrafos devem ter uma largura máxima ao longo da via de 400 mm.

- 30) Na secção 7.3.2.19 «Pantógrafos [secção 4.2.8.3.6]», subsecção «Gabari dinâmico do pantógrafo», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A todas as velocidades até à velocidade da linha; escala máxima; velocidade máxima do vento a que é possível circular sem restrições e velocidade extrema do vento:».

- 31) O anexo F é alterado do seguinte modo:

- a) Na secção F.3.1 «Módulo SB: Exame de tipo», subsecção 3, sexto parágrafo, o texto do segundo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo europeu dos tipos de veículos autorizados, incluindo todas as informações especificadas na ETI;»

- b) Na secção F.3.2 «Módulo SD: Sistema de gestão da qualidade da produção»:

i) na subsecção 4.2, segundo parágrafo, o sexto travessão é suprimido,

ii) na subsecção 10, o nono travessão e a expressão «e, em especial:» que o antecede são suprimidos;

- c) Na secção F.3.3 «Módulo SF: Verificação dos produtos»:

i) na subsecção 4.2, segundo parágrafo, o terceiro travessão é suprimido,

ii) na subsecção 10, o segundo travessão é suprimido;

d) Na secção F.3.4 «Módulo SH2: Sistema de gestão da qualidade total com exame da conceção»:

i) na subsecção 4.2, segundo parágrafo, o texto do sétimo travessão passa a ter a redação seguinte:

«— o registo europeu dos tipos de veículos autorizados, incluindo todas as informações especificadas na ETI»,

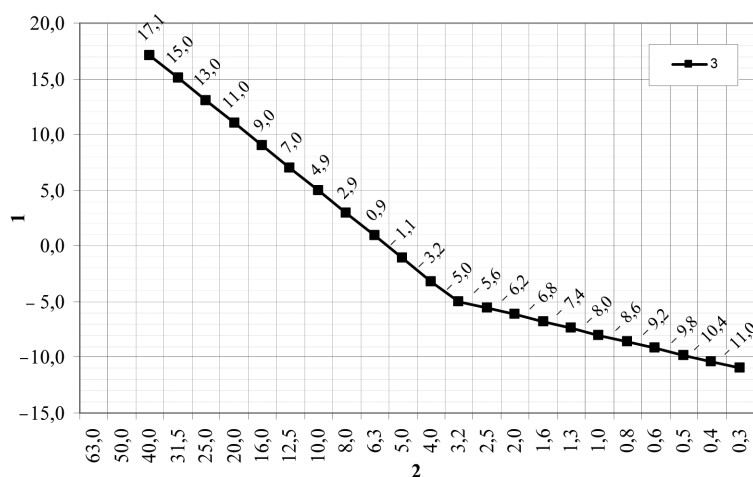
ii) na subsecção 10, o último travessão é suprimido.

32) O anexo I é suprimido.

33) No anexo N, a figura N1 é substituída pela figura seguinte:

«Figura N1

Espectro-limite da rugosidade do carril da via de referência



Chave

1. Nível de rugosidade por terço de oitava, dB
2. Comprimento de onda, cm».

3. Nível de rugosidade por terço de oitava, dB

34) No anexo P, secção P.1 «Introdução», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O presente anexo descreve o procedimento a seguir para determinar a desaceleração a_i (m/s^2) para a gama de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ nas condições degradadas do caso B do quadro 6 da secção 4.2.4.1 e as correspondentes distâncias máximas de paragem do quadro 7 da secção 4.2.4.1.».

ANEXO VII

O anexo da Decisão 2008/284/CE (ETI ENE AV) é alterado do seguinte modo:

- 1) Na secção 4.2.2 «Tensão e frequência», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A tensão e a frequência nos terminais da subestação e no pantógrafo devem estar conformes com a norma EN 50163:2004, n.º 4. A conformidade deve ser demonstrada por meio de uma análise do projeto.».
- 2) Na secção 4.2.3 «Desempenho do sistema e potência instalada», segundo parágrafo, o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O subsistema «energia» deve ser concebido de modo a garantir que a alimentação elétrica alcança o desempenho especificado.».
- 3) Na secção 4.2.4 «Frenagem por recuperação», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A alimentação elétrica dos sistemas de corrente contínua não tem de ser concebida de modo a permitir a utilização da frenagem por recuperação como freio de serviço.».
- 4) Na secção 4.2.6 «Compatibilidade eletromagnética», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A compatibilidade eletromagnética externa não é uma característica específica da rede ferroviária transeuropeia de alta velocidade. As instalações de alimentação elétrica devem estar conformes com a norma EN 50121-2:2006, a fim de respeitarem todos os requisitos relativos à compatibilidade eletromagnética.».
- 5) Na secção 4.2.9.2 «Geometria das catenárias», o quarto parágrafo é suprimido.
- 6) Na secção 4.2.10 «Conformidade das catenárias com o gabari das infraestruturas», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A conceção do sistema de catenárias deve ser compatível com o gabari das infraestruturas definido na secção 4.2.3 da ETI Infraestrutura AV. A conceção da catenária deve ser compatível com o contorno cinemático dos veículos.».
- 7) Na secção 4.2.15 «Força de contacto média», o sétimo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«As linhas novas poderão admitir adicionalmente a utilização de pantógrafos que descrevam as curvas C1 ou C2. As linhas existentes poderão exigir a utilização de pantógrafos que descrevam as curvas C1 ou C2.».
- 8) Na secção 4.2.20 «Capacidade de corrente, sistemas de corrente contínua, comboios imobilizados», o quarto parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A avaliação da conformidade deve ser efetuada segundo as indicações da norma EN 50367:2006, anexo A.4.1.».
- 9) Na secção 4.2.21 «Zonas neutras»:
 - a) O segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Deverão prever-se os meios adequados para permitir que um comboio imobilizado na zona neutra volte a ser posto em andamento. A zona neutra deve ser conectável aos setores adjacentes por meio de seccionadores comandados à distância.»;
 - b) Na subsecção «Linhas das categorias II e III»:
 - i) o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Relativamente às linhas das categorias II e III, podem ser adotadas as zonas neutras especificadas para as linhas da categoria I ou uma conceção conforme com a figura 4.2.21. No caso da figura 4.2.21, a zona central deve ser ligada ao circuito de retorno da corrente, as zonas neutras (d) podem ser formadas por isoladores de zona neutra e as dimensões devem ser as seguintes:»;
 - ii) o quinto parágrafo é suprimido.
- 10) Na secção 4.2.22.1 «Generalidades», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Os gestores de infraestruturas vizinhas devem chegar a acordo sobre a utilização da possibilidade (a) ou (b), em função das circunstâncias existentes.».
- 11) Na secção 4.2.23 «Disposições de coordenação da proteção elétrica», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«A conceção da coordenação da proteção elétrica do subsistema "energia" deve preencher os requisitos especificados na norma EN 50388:2005, n.º 11.».

12) A secção 4.2.25 passa a ter a redação seguinte:

«4.2.25. Harmónicas e efeitos dinâmicos

O subsistema "energia" da rede de alta velocidade deve suportar as sobretensões geradas pelas harmónicas do material circulante até aos limites estabelecidos na norma EN 50388:2005, n.º 10.4 para o sistema de corrente alternada. A avaliação da conformidade deve consistir num estudo de compatibilidade que demonstre que o elemento do subsistema pode suportar harmónicas até aos limites definidos na norma EN 50388:2005, n.º 10. A avaliação da conformidade deve ser efetuada segundo as indicações da norma EN 50388:2005, n.º 10.».

13) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8. Registo da infraestrutura e registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 35.º da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) são os indicados na Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária (**).

(*) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

(**) JO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

14) Na secção 6.2.2.1 «Generalidades», o primeiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Para executar a avaliação do subsistema "energia", a entidade adjudicante, ou o seu mandatário estabelecido na União, pode escolher:

— o processo de verificação à unidade (módulo SG) indicado no anexo A, secção A.3, ou

— o sistema de gestão da qualidade total com exame da conceção (módulo SH2) descrito no anexo A, secção A.3».

15) O anexo D é suprimido.

16) O anexo E é suprimido.

ANEXO VIII

No anexo da Decisão 2011/229/UE (ETI Ruído RC), a secção 4.8.2 passa a ter a redação seguinte:

«4.8.2. Registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 34.º da Diretiva 2008/57/CE são os indicados na Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão, de 4 de outubro de 2011, relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados (*).

(*) JO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

ANEXO IX

O anexo da Decisão 2011/274/UE (ETI ENE RC) é alterado do seguinte modo:

- 1) Na secção 4.1 «Introdução», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Tendo em conta todos os requisitos essenciais aplicáveis, o subsistema «energia» é caracterizado pelas especificações enunciadas nas secções 4.2 a 4.7.».

- 2) Na secção 4.2.3 «Tensão e frequência», o quarto parágrafo é suprimido.

- 3) Na secção 4.2.4.1 «Corrente máxima admissível no comboio», o primeiro parágrafo é suprimido.

- 4) Na secção 4.2.6 «Capacidade de corrente, sistemas c.c., comboio parado», o terceiro parágrafo é suprimido.

- 5) Na secção 4.2.7 «Frenagem com recuperação», o terceiro parágrafo é suprimido.

- 6) Na secção 4.2.13.1 «Altura do fio de contacto», o quinto parágrafo é suprimido.

- 7) Na secção 4.2.13.3 «Desalinhamento», o quarto parágrafo é suprimido.

- 8) Na secção 4.2.17 «Espaçamento dos pantógrafos», o último parágrafo (texto que se segue ao quadro 4.2.17) é suprimido.

- 9) Na secção 4.2.18 «Material do fio de contacto», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Nas linhas c.a., o fio de contacto deve ser concebido de modo a possibilitar a utilização de escovas de carbono puro (ETI LOC/PASS RC, secção 4.2.8.2.9.4.2).».

- 10) Na secção 4.2.19 «Zonas neutras», o quarto parágrafo é suprimido.

- 11) Na secção 4.2.20.1 «Disposições gerais», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Os gestores de infraestruturas vizinhas devem chegar a acordo sobre a utilização da possibilidade (a) ou (b), em função das circunstâncias existentes.».

- 12) Na secção 4.2.20.2 «Pantógrafos levantados», o segundo parágrafo é suprimido.

- 13) As secções 4.4.2.1 e 4.4.2.2. passam a ter a redação seguinte:

4.4.2.1. Gestão da alimentação elétrica em condições normais

Em condições normais, e a fim de satisfazer o disposto na secção 4.2.4.1, a corrente máxima admissível no comboio não deve exceder o valor constante do registo da infraestrutura.

4.4.2.2. Gestão da alimentação elétrica em condições anormais

Em condições anormais, a corrente máxima admissível no comboio pode ser mais baixa. O gestor da infraestrutura deve informar as empresas ferroviárias desta variação.».

- 14) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8. Registo da infraestrutura e registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 35.º da Diretiva 2008/57/CE são os indicados na Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária (*).

(*) JO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

- 15) Na secção 7.4.1 «Introdução», o quinto parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Um subsistema existente pode admitir a circulação de veículos conformes com a ETI e satisfazer simultaneamente os requisitos essenciais da Diretiva 2008/57/CE. Em tal caso, o gestor da infraestrutura deverá poder, se assim o entender, demonstrar a conformidade do subsistema existente com os parâmetros fundamentais da ETI.»

- 16) A secção 7.4.4 passa a ter a redação seguinte:

«7.4.4. *Subsistemas existentes não objeto de um projeto de renovação ou adaptação*

Um subsistema em funcionamento pode admitir a circulação de comboios conformes com as ETI MC AV e RC e satisfazer simultaneamente os requisitos essenciais.»

- 17) O anexo C é suprimido.

- 18) O anexo D é suprimido.
-

ANEXO X

O anexo da Decisão 2011/275/UE (ETI INF RC) é alterado do seguinte modo:

- 1) Na secção 4.2.1 «Categorias ETI de linhas», o ponto 4 é suprimido.
- 2) Na secção 4.2.2 «Parâmetros de desempenho», os pontos 6, 7 e 8 são suprimidos.
- 3) Na secção 4.2.3.2 «Prescrições relativas aos parâmetros fundamentais»:
 - a) O ponto 6 passa a ter a redação seguinte:

«6. São permitidos troços curtos com dispositivos de mudança da bitola nominal.»;
 - b) O ponto 8 passa a ter a redação seguinte:

«8. Os níveis de desempenho dos comboios clássicos podem ser melhorados com sistemas específicos, como a pendulação das caixas. São permitidas condições especiais para a circulação destes comboios, desde que delas não resultem restrições de circulação para os comboios não equipados com estes sistemas.».
- 4) Na secção 4.2.4.2 «Entre-eixos das vias», o ponto 3 é suprimido.
- 5) Na secção 4.2.4.3 «Inclinações de trainéis máximas», os pontos 9 e 10 são suprimidos.
- 6) Na secção 4.2.4.4 «Raio mínimo das curvas em planta», o ponto 5 é suprimido.
- 7) Na secção 4.2.5.1 «Bitola nominal», o ponto 2 é suprimido.
- 8) Na secção 4.2.5.2 «Escala», o ponto 2 é suprimido.
- 9) Na secção 4.2.5.7.1 «Plena via», o ponto 3 é suprimido.
- 10) Na secção 4.2.7.2.2 «Compatibilidade com os sistemas de frenagem»:
 - a) O ponto 2 é suprimido;
 - b) O ponto 3 passa a ter a redação seguinte:

«Se a via for compatível com a utilização de sistemas de frenagem independentes da aderência roda-carril, devem ter-se em conta as condições climáticas locais e o número esperado de apertos sucessivos do freio num troço determinado. Os sistemas de frenagem independentes da aderência roda-carril incluem os freios de via magnéticos e por corrente de Foucault.».
- 11) Na secção 4.2.10.1 «Comprimento útil das plataformas», o ponto 3 é suprimido.
- 12) Na secção 4.2.12.1 «Marcos indicadores da distância», o ponto 2 é suprimido.
- 13) Na secção 4.2.13.1 «Generalidades», o ponto 2 é suprimido.
- 14) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8. Registo da infraestrutura e registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 35.º da Diretiva 2008/57/CE são os indicados na Decisão de Execução 2011/633/UE da Comissão, de 15 de setembro de 2011, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária (*).

(*) JO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

- 15) Na secção 5.3.1.1 «Perfil da cabeça de carril», o ponto 2 é suprimido.
 - 16) A secção 6.1.4.2 «Declaração CE de conformidade para os carris» é suprimida.
 - 17) A secção 6.5 «Avaliação do registo da infraestrutura» é suprimida.
 - 18) Na secção 7.3.4 «Linhas existentes não objeto de um projeto de renovação ou adaptação»:
 - a) O ponto 1 passa a ter a redação seguinte:

«Um subsistema existente pode admitir a circulação de veículos conformes com a ETI e satisfazer simultaneamente os requisitos essenciais da Diretiva 2008/57/CE. Em tal caso, o gestor da infraestrutura deverá poder, se assim o entender, demonstrar a conformidade do subsistema existente com os parâmetros fundamentais da ETI.»
 - b) O ponto 2 é suprimido.
 - 19) Na secção 7.6.3.1 «Parâmetros de desempenho (4.2.2)», a disposição 6 é suprimida.
 - 20) Na secção 7.6.10.1 «Gabarito de obstáculos (4.2.4.1)», a disposição 4 é suprimida.
 - 21) O anexo D é suprimido.
-

ANEXO XI

O anexo da Decisão 2011/291/UE (ETI LOC/PASS RC) é alterado do seguinte modo:

- 1) Na secção 4.1.1 «Generalidades», o quinto parágrafo é suprimido.
- 2) Na secção 4.2.2.2.3 «Engates extremos», alínea a) «Engate extremo – generalidades», primeiro parágrafo, o segundo travessão é suprimido.
- 3) Na secção 4.2.2.10 «Condições de carga e pesagem», o sétimo parágrafo é suprimido.
- 4) Na secção 4.2.3.1 «Gabaris», o sexto e o sétimo parágrafos são suprimidos.
- 5) Na secção 4.2.3.3.1 «Características do material circulante tendo em vista a compatibilidade com os sistemas de deteção de comboios», o segundo parágrafo é suprimido.
- 6) Na secção 4.2.4.5.2 «Frenagem de emergência», subsecção «Cálculo da desaceleração», o sexto parágrafo (i.e., «Para cada condição de carga...») é suprimido.
- 7) Na secção 4.2.4.5.4 «Cálculos relativos à capacidade térmica»:
 - a) O sétimo parágrafo é suprimido;
 - b) O oitavo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Sugere-se o seguinte «caso de referência» para o trainel a considerar: manutenção de uma velocidade de 80 km/h num trainel com inclinação constante de 21 ‰ e 46 km de extensão.».
- 8) Na secção 4.2.4.5.5 «Freio de estacionamento», o terceiro parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«O desempenho do freio de estacionamento da unidade (comboio ou veículo) deve ser calculado conforme definido na norma EN 14531-6:2009.».
- 9) Na secção 4.2.5.9 «Qualidade do ar interior», segundo parágrafo, segundo travessão, o segundo subparágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Se este abastecimento de emergência for assegurado por ventilação forçada alimentada por baterias, devem efetuar-se medições para determinar quanto tempo o nível de CO₂ permanecerá abaixo de 10 000 ppm, considerando uma taxa de ocupação inferida da condição de carga «massa de projeto com carga útil normal». Esse período não pode ser inferior a 30 minutos.».
- 10) Na secção 4.2.6.1 «Condições ambientais», o sexto parágrafo é suprimido.
- 11) Na secção 4.2.6.1.1 «Altitude», o segundo parágrafo é suprimido.
- 12) Na secção 4.2.6.1.2 «Temperatura», o segundo parágrafo é suprimido.
- 13) Na secção 4.2.6.1.5 «Neve, gelo e granizo», o sexto parágrafo é suprimido.
- 14) Na secção 4.2.8.1.2 «Requisitos de desempenho», o quinto parágrafo é suprimido.
- 15) Na secção 4.2.8.2.2 «Exploração dentro da gama de tensões e frequências», o terceiro parágrafo é suprimido.
- 16) Na secção 4.2.8.2.4 «Potência máxima e corrente máxima da catenária», o terceiro parágrafo é suprimido.
- 17) Na secção 4.2.8.2.5 «Corrente máxima para os sistemas de corrente contínua, com o comboio parado», o segundo parágrafo passa a ter a redação seguinte:

«Os valores-limite são especificados na secção 4.2.6 da ETI ENE RC.»
- 18) Na secção 4.2.8.2.8 «Função de medição do consumo de energia», o terceiro parágrafo é suprimido.
- 19) Na secção 4.2.8.2.9.2 «Geometria da paleta do pantógrafo (nível CI)», o segundo parágrafo é suprimido.
- 20) Na secção 4.2.10.1 «Generalidades e classificação», o quarto parágrafo é suprimido.

21) A secção 4.8 passa a ter a redação seguinte:

«4.8. Registo da infraestrutura e registo europeu dos tipos de veículos autorizados

Os dados a fornecer para inclusão no registo previsto no artigo 34.º da Diretiva 2008/57/CE são os indicados na Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão, de 4 de outubro de 2011, relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados (*).

(*) JO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

ANEXO XII

O apêndice do anexo da Decisão 2011/314/UE (ETI OPE RC) passa a ter a redação seguinte:

«Apêndice A

Regras de exploração do ERTMS

As regras de exploração dos sistemas ERTMS/ETCS e ERTMS/GSM-R são especificadas no documento técnico "ERTMS operational principles and rules", versão 2, publicado no sítio *web* da ERA (<http://www.era.europa.eu>).».
