

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/774 DA COMISSÃO**de 16 de maio de 2019****que altera o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 no que respeita à aplicação da especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído» aos vagões de mercadorias existentes****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ (Diretiva Ruído Ambiente) proporciona uma base para o desenvolvimento e a conclusão do atual conjunto de medidas comunitárias relativas ao ruído emitido, nomeadamente pelos veículos ferroviários.
- (2) O ruído ambiente e, em especial, o ruído do tráfego ferroviário continuam a representar uma grave ameaça para a saúde humana, como resulta da avaliação da Diretiva Ruído Ambiente ⁽³⁾ e do relatório de execução da Comissão sobre a mesma ⁽⁴⁾.
- (3) Embora a Diretiva Ruído Ambiente seja, em geral, aplicável aos itinerários nos quais circulam mais de 30 000 comboios, tanto de mercadorias como de passageiros, para desenvolver o conceito de «itinerários silenciosos», foi necessário ter em conta os itinerários em que se verifica um tráfego de mercadorias significativo durante a noite.
- (4) Existe o risco de níveis excessivos de ruído de tráfego ferroviário conduzirem a uma ação unilateral não coordenada de alguns Estados-Membros. Medidas desse tipo poderão ter efeitos adversos nas economias europeias e resultar numa transferência modal inversa do transporte ferroviário para o transporte rodoviário, além de poderem comprometer a interoperabilidade ferroviária da União. Dado que a maioria do transporte ferroviário de mercadorias na União é internacional, é necessária uma solução europeia para o problema.
- (5) Por conseguinte, a aplicação aos vagões existentes da especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema «material circulante — ruído» do sistema ferroviário da União («ETI Ruído»), estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão ⁽⁵⁾, deverá reduzir significativamente os níveis máximos de emissão de ruído. Uma das formas mais eficazes de atenuar o ruído ferroviário consiste na adaptação dos vagões de mercadorias existentes com cepos de freio compostos. Esta solução técnica permite reduzir o ruído ferroviário até 10 dB, o que representa uma redução de 50 % no ruído audível para os seres humanos.
- (6) Em 22 de setembro de 2017, a Comissão solicitou à Agência Ferroviária da União Europeia («a Agência») que emitisse uma recomendação, nos termos do artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797, com vista à revisão da ETI Ruído, de forma a especificar a aplicação da ETI Ruído aos vagões de mercadorias existentes no quadro da estratégia «itinerários silenciosos».
- (7) A questão do ruído resultante do transporte ferroviário de mercadorias deve ser tratada sempre que se verifique uma perturbação grave e uma ameaça para a saúde. Por este motivo, e uma vez que os comboios de mercadorias que circulam à noite constituem um fator de particular dano acústico, deve ser formulada uma definição de itinerário silencioso com referência à intensidade do tráfego ferroviário de mercadorias durante a noite.

⁽¹⁾ Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁽²⁾ Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

⁽³⁾ Documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre a revisão da Diretiva 2002/49/CE relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente [SWD (2016) 454 final].

⁽⁴⁾ Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à aplicação da Diretiva Ruído Ambiente em conformidade com o artigo 11.º da Diretiva 2002/49/CE [COM (2017) 151 final].

⁽⁵⁾ Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «Material circulante — ruído», que altera a Decisão 2008/232/CE e revoga a Decisão 2011/229/UE (JO L 356 de 12.12.2014, p. 421).

- (8) A data de aplicação da introdução de itinerários silenciosos deve ser fixada tendo em conta vários parâmetros, incluindo os progressos de adaptação dos vagões nos diferentes Estados-Membros, a taxa de renovação da frota de transporte ferroviário de mercadorias, o ciclo de manutenção dos vagões, a capacidade dos fabricantes para produzir cepos de freio compósitos e a disponibilidade das oficinas. Essa data deve também ser alinhada com a mudança recorrente do horário de serviço, em conformidade com o anexo VII da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾.
- (9) Dado que a intensidade do tráfego pode estar sujeita a flutuações, a lista dos itinerários silenciosos deve ser atualizada periodicamente, a fim de ter em conta essas alterações e, ao mesmo tempo, garantir um quadro estável ao longo de vários anos. Por conseguinte, seria conveniente que os Estados-Membros atualizassem a lista dos itinerários silenciosos, pelo menos, de cinco em cinco anos a partir de 8 de dezembro de 2024. Além disso, antes da primeira atualização, a Comissão deverá avaliar o progresso da adaptação e o impacto da introdução de itinerários silenciosos no setor do transporte ferroviário de mercadorias.
- (10) Tendo em conta as preocupações manifestadas por algumas partes interessadas, relacionadas com o funcionamento de vagões equipados com cepos de freio compósitos em condições inverniais nos países nórdicos, a Comissão, assistida pela Agência, deve continuar a analisar essas questões e as soluções possíveis. Até junho de 2020 deve avaliar a pertinência de uma alteração à presente ETI, eventualmente sob a forma de uma derrogação que permita a continuação do funcionamento de um número limitado de vagões com cepos de ferro fundido nos itinerários silenciosos, a fim de preservar o tráfego ferroviário de mercadorias. De acordo com as estimativas das autoridades suecas, o número de vagões utilizados neste tipo de tráfego tipo não excede, no total, 17 500.
- (11) A introdução de itinerários silenciosos virá complementar outras medidas na União destinadas a reduzir o ruído do transporte ferroviário de mercadorias, designadamente o financiamento da adaptação de vagões ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa ⁽⁷⁾, os fundos FEEI ⁽⁸⁾, os regimes de taxas de acesso à infraestrutura diferenciadas em função do ruído ⁽⁹⁾ e o desenvolvimento de novas soluções técnicas no âmbito da iniciativa Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) A fim de assegurar uma implementação eficiente dos itinerários silenciosos, as autoridades nacionais competentes devem cooperar estreitamente.
- (13) Uma vez que as alterações têm um impacto direto sobre o ambiente social dos trabalhadores do setor e os clientes do setor do transporte ferroviário de mercadorias, os parceiros sociais e os clientes do transporte ferroviário de mercadorias foram consultados, por força dos artigos 6.º e 7.º do Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹¹⁾.
- (14) A Agência realizou, durante a revisão da presente ETI, uma avaliação de impacto em conformidade com o artigo 5.º da Diretiva (UE) 2016/797.
- (15) Em 29 de maio de 2018, a Agência emitiu uma recomendação sobre as alterações à ETI Ruído no que respeita à aplicação das suas disposições aos vagões existentes.
- (16) Além disso, em 29 de novembro de 2018, a Agência emitiu uma recomendação sobre a alteração da ETI Ruído, a fim de alinhar o presente regulamento com a Diretiva (UE) 2016/797.
- (17) Nos termos da Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão ⁽¹²⁾, a ETI deve indicar se é necessário notificar de novo os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade que tenham sido notificados com base numa versão anterior da ETI e se deve ser aplicado um procedimento de notificação simplificado. O presente regulamento introduz alterações limitadas e não deve ser necessário voltar a notificar os organismos notificados com base numa versão anterior da ETI.

⁽⁶⁾ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

⁽⁷⁾ Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 (JO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

⁽⁸⁾ Regulamento (UE) n.º 1300/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativo ao Fundo de Coesão e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1084/2006 do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 281) e o Regulamento (UE) n.º 1301/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativo ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e que estabelece disposições específicas relativas ao objetivo de investimento no crescimento e no emprego, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1080/2006 (JO L 347 de 20.12.2013, p. 289).

⁽⁹⁾ Regulamento de Execução (UE) 2015/429 da Comissão, de 13 de março de 2015, que estabelece as modalidades a seguir para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído (JO L 70 de 14.3.2015, p. 36).

⁽¹⁰⁾ Regulamento (UE) n.º 642/2014 do Conselho, de 16 de junho de 2014, que cria a empresa comum Shift2Rail (JO L 177 de 17.6.2014, p. 9).

⁽¹¹⁾ Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 (JO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

⁽¹²⁾ Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão, de 8 de junho de 2017, que complementa a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos objetivos específicos para a elaboração, adoção e revisão de especificações técnicas de interoperabilidade (JO L 210 de 15.8.2017, p. 5).

- (18) O presente regulamento altera a ETI Ruído para alcançar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União, melhorar e desenvolver o transporte ferroviário internacional, contribuir para a criação progressiva do mercado interno e complementar a ETI Ruído com vista a satisfazer os requisitos essenciais. Permite alcançar os objetivos e satisfazer os requisitos essenciais tanto da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹³⁾ como da Diretiva (UE) 2016/797. Por conseguinte, o presente regulamento deve ser diretamente aplicável em todos os Estados-Membros, incluindo os Estados-Membros que tenham notificado a Agência e a Comissão, nos termos do artigo 57.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797, de que prorrogaram o período de transposição e, por conseguinte, continuam a aplicar a Diretiva 2008/57/CE o mais tardar até 15 de junho de 2020. Os organismos notificados que exercem as suas funções nos termos da Diretiva 2008/57/CE nos Estados-Membros que prorrogaram o prazo de transposição devem poder emitir o certificado «CE» de verificação em conformidade com o presente regulamento, enquanto a Diretiva 2008/57/CE for aplicável no Estado-Membro em que estão estabelecidos.
- (19) O Regulamento (UE) n.º 1304/2014 deve, por conseguinte, ser alterado a fim de ser alinhado com a Diretiva (UE) 2016/797, de aplicar esta aos vagões existentes no quadro da estratégia de itinerários silenciosos e de prever um procedimento com vista à avaliação do desempenho acústico dos cepos de freio compostos. Em conformidade com o disposto na presente alteração, esse procedimento deve ser um ponto em aberto na aceção do artigo 4.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2016/797.
- (20) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 51.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/797,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 1304/2014 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. No que respeita aos casos específicos enumerados no ponto 7.3.2 do anexo, as condições a satisfazer para a verificação dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo III da Diretiva (UE) 2016/797 são as definidas no ponto 7.3.2 do anexo ou nas regras nacionais em vigor no Estado-Membro que faz parte da área de utilização dos veículos abrangidos pelo presente regulamento.»;

b) No n.º 2, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) os organismos designados para executar os procedimentos de avaliação da conformidade e de verificação das regras nacionais relativas aos casos específicos enunciados no ponto 7.3.2 do anexo»;

2) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) no n.º 4, a referência ao «artigo 6.º da Diretiva 2008/57/CE» é substituída pela referência ao «artigo 5.º da Diretiva (UE) 2016/797»;

b) no n.º 5, a referência à «Diretiva 2008/57/CE» é substituída pela referência à «Diretiva (UE) 2016/797»;

3) São inseridos os seguintes artigos 5.º-A, 5.º-B, 5.º-C, 5.º-D e 5.º-E:

«Artigo 5.º-A

A partir de 8 de dezembro de 2024, os vagões abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 321/2013 que não estejam abrangidos pelo ponto 7.2.2.2 do anexo do presente regulamento não poderão circular nos itinerários silenciosos.

Artigo 5.º-B

“Itinerário silencioso”, uma parte da infraestrutura ferroviária com um comprimento mínimo de 20 km, na qual o número médio diário de operações de comboios de mercadorias realizadas durante a noite, tal como definido na legislação nacional de transposição da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), foi superior

⁽¹³⁾ Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

a doze. O tráfego de mercadorias nos anos de 2015, 2016 e 2017 servirá de base para o cálculo do referido número médio. Se o tráfego de mercadorias devido a circunstâncias excepcionais divergir num determinado ano do número médio em mais de 25 %, o Estado-Membro em causa pode calcular o número médio com base nos dois anos que faltam.

Artigo 5.º-C

1. Os Estados-Membros designam itinerários silenciosos em conformidade com o artigo 5.º-B e com o procedimento estabelecido no apêndice D, ponto 1, do anexo. O mais tardar seis meses após a data de publicação do presente regulamento, os Estados-Membros devem fornecer à Agência Ferroviária da União Europeia (“a Agência”) listas dos itinerários silenciosos. A Comissão publicará essas listas no seu sítio Web.

2. Os Estados-Membros devem atualizar a lista dos itinerários silenciosos pelo menos de cinco em cinco anos a partir de 8 de dezembro de 2024, em conformidade com o procedimento previsto no apêndice D, ponto 2, do anexo.

Artigo 5.º-D

Até 31 de dezembro de 2028, a Comissão avaliará a implementação dos itinerários silenciosos, em especial no que diz respeito à evolução da adaptação dos vagões e ao impacto da introdução desses itinerários sobre a exposição global da população ao ruído e a competitividade do setor do transporte ferroviário de mercadorias.

Artigo 5.º-E

Até 30 de junho de 2020, a Comissão elabora um relatório sobre as operações com vagões equipados com cepos de freio compostos nas condições inverniais dos países nórdicos, com base em dados recolhidos pela Agência, pelas autoridades nacionais de segurança e pelas empresas ferroviárias. Esse relatório deve incluir, nomeadamente, uma avaliação da segurança e do desempenho da travagem desses vagões e das medidas técnicas e operacionais, existentes ou potenciais, aplicáveis nas condições inverniais dos países nórdicos. O relatório deve ser tornado público.

Se o relatório fornecer provas de que a utilização desses vagões nas condições inverniais dos países nórdicos coloca questões de segurança que não podem ser resolvidas por meio de medidas operacionais e técnicas sem consequências adversas graves para as operações de transporte ferroviário de mercadorias, a Comissão deverá propor alterações à presente ETI para abordar essas questões, preservando ao mesmo tempo o tráfego de mercadorias transfronteiras para e a partir das regiões nórdicas afetadas. Em especial, a proposta poderá, se necessário, incluir uma derrogação que permita a continuação do funcionamento em itinerários silenciosos em toda a União de um número limitado de vagões, frequentemente utilizados nesse tráfego de mercadorias transfronteiras, bem como quaisquer restrições operacionais adequadas para limitar o impacto da utilização desses vagões em itinerários silenciosos, que sejam compatíveis com o objetivo de preservar o tráfego de transporte de mercadorias transfronteiras acima referido.

Se a revisão referida no número anterior se realizar, a Comissão deverá apresentar anualmente um relatório sobre os progressos registados em matéria de soluções técnicas e operacionais para o funcionamento dos vagões de mercadorias nas condições climáticas de inverno. Deverá apresentar uma estimativa do número de vagões equipados com cepos de freio de ferro fundido necessários para assegurar a continuidade do tráfego transfronteiras de e para essas regiões nórdicas, com vista a pôr termo à derrogação em 2028, o mais tardar.

(*) Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).»

- 4) O anexo do Regulamento (UE) n.º 1304/2014 é alterado em conformidade com o anexo do presente Regulamento de Execução.

Artigo 2.º

1. As notificações dos organismos de avaliação da conformidade para efeitos do Regulamento (UE) n.º 1304/2014 mantêm-se válidas com base nesse regulamento, com a redação que lhe foi dada pelo presente regulamento.

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

Artigo 3.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 16 de maio de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

O anexo do Regulamento (UE) n.º 1304/2014 é alterado do seguinte modo:

- 1) No capítulo 1, a referência «Diretiva 2008/57/CE» é substituída pela referência «Diretiva (UE) 2016/797»;
- 2) No capítulo 1, o ponto 1.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.1. **Domínio técnico de aplicação**

1.1.1 *Âmbito de aplicação relativo ao material circulante*

A presente ETI é aplicável a todo o material circulante abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 (ETI LOC/PASS) e do Regulamento (UE) n.º 321/2013 (ETI VAG).

1.1.2. *Âmbito de aplicação relativo aos aspetos operacionais*

Em paralelo com a Decisão 2012/757/UE da Comissão (*) (ETI EGT), a presente ETI aplica-se à exploração de vagões de mercadorias utilizados na infraestrutura ferroviária designada como “itinerários silenciosos”.

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

- 3) O capítulo 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. DEFINIÇÃO DO SUBSISTEMA

Entende-se por “unidade” o material circulante abrangido pela presente ETI e que deve, por conseguinte, ser objeto de verificação “CE”. O capítulo 2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 e o capítulo 2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013 descrevem o que constitui uma unidade.

Os requisitos da presente ETI aplicam-se às seguintes categorias de material circulante, enumeradas na secção 2 do anexo I da Diretiva 2016/797:

- a) locomotivas e material circulante de passageiros, incluindo unidades de tração térmica ou elétrica, automotoras térmicas ou elétricas e carruagens. Esta categoria é definida em pormenor no capítulo 2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014, sendo referida na presente ETI como locomotivas, unidades múltiplas elétricas (UME), unidades múltiplas diesel (UMD) e carruagens;
- b) vagões de mercadorias, incluindo os veículos de piso rebaixado concebidos para toda a rede e os veículos concebidos para o transporte de camiões. Esta categoria é definida em pormenor no capítulo 2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013, sendo referida na presente ETI como “vagões”;
- c) veículos especiais, designadamente máquinas de via. Esta categoria é definida em pormenor no capítulo 2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014, abrangendo as máquinas de via (referidas na presente ETI como “OTM”) e os veículos de inspeção da infraestrutura, que pertencem às categorias descritas nas alíneas a) ou b), consoante a sua configuração.»;

- 4) O capítulo 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. REQUISITOS ESSENCIAIS

Todos os parâmetros fundamentais estabelecidos na presente ETI devem estar associados a, pelo menos, um dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo III da Diretiva (UE) 2016/797. O quadro 1 indica a correspondência.

Quadro 1

Parâmetros fundamentais e sua correspondência com os requisitos essenciais

Ponto	Parâmetro fundamental	Requisitos essenciais					
		Segurança	Fiabilidade e disponibilidade	Saúde	Proteção ambiental	Compatibilidade técnica	Acessibilidade
4.2.1	Limites para o ruído em paragem				1.4.4		

Ponto	Parâmetro fundamental	Requisitos essenciais					
		Segurança	Fiabilidade e disponibilidade	Saúde	Proteção ambiental	Compatibilidade técnica	Acessibilidade
4.2.2	Limites para o ruído no arranque				1.4.4		
4.2.3	Limites para o ruído em passagem				1.4.4		
4.2.4	Limites para o ruído interior na cabina de condução				1.4.4»		

5) O capítulo 4 é alterado do seguinte modo:

- a) na secção 4.2, a referência «Nos termos do artigo 5.º, n.º 5, e do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2008/57/CE» é substituída pela referência «Nos termos do artigo 4.º, n.º 5, e do artigo 2.º, n.º 13, da Diretiva (UE) 2016/797»;
- b) A secção 4.3 passa a ter a seguinte redação:

«4.3. Especificações técnicas e funcionais das interfaces

A presente ETI inclui as seguintes interfaces com o subsistema “material circulante”:

Interface com o material circulante descrito no capítulo 2, alíneas a), b), c) e e) [objeto do Regulamento (UE) n.º 1302/2014], no que respeita a:

- ruído em paragem,
- ruído no arranque (não aplicável a carruagens),
- ruído em passagem,
- ruído interior na cabina de condução, se for o caso.

Interface com o material circulante descrito no capítulo 2, alínea d) [objeto do Regulamento (UE) n.º 321/2013], no que respeita a:

- ruído em passagem,
- ruído em paragem.

A presente ETI tem a seguinte interface com o subsistema “exploração e gestão do tráfego” (objeto da Decisão 2012/757/UE) relativamente a:

- ruído em passagem.»;

c) A secção 4.4 passa a ter a seguinte redação:

«4.4. Regras de exploração

Os requisitos respeitantes às regras de exploração do subsistema “material circulante” constam da secção 4.4 do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 e da secção 4.4 do Regulamento (UE) n.º 321/2013.

4.4.1. Regras específicas para o funcionamento dos vagões nos itinerários silenciosos em caso de funcionamento degradado

Os planos de contingência definidos no ponto 4.2.3.6.3 do anexo da Decisão 2012/757/UE incluem a exploração de vagões não conformes com o ponto 7.2.2.2 nos itinerários silenciosos.

Esta medida pode ser aplicada para fazer face a restrições de capacidade ou a condicionamentos operacionais causados por avarias do material circulante, condições meteorológicas extremas, acidentes ou incidentes e falhas das infraestruturas.

4.4.2. *Regras específicas para a exploração de vagões nos itinerários silenciosos em caso de obras das infraestruturas e de manutenção dos vagões*

A exploração de vagões que não estejam em conformidade com o ponto 7.2.2.2, nos itinerários silenciosos, deverá ser possível no contexto de atividades de manutenção de vagões quando o acesso à oficina de manutenção só é viável circulando num itinerário silencioso.

São aplicáveis as disposições de contingência previstas no ponto 4.4.1 no caso de obras de infraestrutura em que um itinerário silencioso constitui a única alternativa adequada.»

d) A secção 4.5 passa a ter a seguinte redação:

«4.5. **Regras de manutenção**

Os requisitos respeitantes às regras de manutenção do subsistema “material circulante” constam da secção 4.5 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 e da secção 4.5 do anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013.»;

6) No capítulo 6, «Avaliação da conformidade e verificação CE», ponto 6.2.2.3.2.1, «UME, UMD, locomotivas e carruagens», e 6.2.2.3.2.2, «Vagões», o texto « V_{test} » é substituído por « v_{test} » (quatro substituições).

7) O capítulo 7 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 7.2 passa a ter a seguinte redação:

«7.2. **Aplicação da presente ETI aos subsistemas existentes**

Os princípios a aplicar pelos requerentes e entidades de autorização em caso de alterações ao material circulante ou a um tipo de material circulante existente são definidos no ponto 7.1.2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 1302/2014 e na secção 7.2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 321/2013.

7.2.1. *Disposições em caso de alterações ao material circulante ou a um tipo de material circulante existente*

O requerente deve garantir que os níveis de ruído do material circulante sujeito a alterações permanecem abaixo dos limites estabelecidos na ETI que era aplicável quando esse material circulante foi autorizado pela primeira vez. Caso não existisse uma ETI na data da primeira autorização, o requerente deve garantir que os níveis de ruído do material circulante sujeito a alterações não aumentaram ou se mantêm abaixo dos limites fixados na Decisão 2006/66/CE ou na Decisão 2002/735/CE.

Se for necessário proceder a uma avaliação, essa avaliação deve limitar-se aos parâmetros fundamentais afetados pelas alterações.

Se for efetuada uma avaliação simplificada, a unidade original pode servir de unidade de referência, em conformidade com o disposto na secção 6.2.3.

A substituição de uma unidade ou de um ou mais veículos de uma unidade (por exemplo, substituição após avaria grave) não exige a avaliação da conformidade com base na presente ETI, desde que a unidade ou os veículos sejam idênticos aos que vão substituir.

7.2.2. *Disposições adicionais para a aplicação da presente ETI aos vagões existentes*

A restrição da operação prevista no artigo 5.º-A do presente regulamento não se aplica aos vagões que geralmente circulam em linhas com uma inclinação superior a 40 ‰, aos vagões com uma velocidade máxima de exploração superior a 120 km/h, aos vagões com uma carga máxima por eixo superior a 22,5 t, aos vagões que funcionam exclusivamente em infraestruturas ou aos vagões utilizados nos comboios de socorro.

Se um vagão estiver equipado com cepos de freio silenciosos, tal como definido no ponto 7.2.2.1, e não forem adicionadas fontes de ruído, deve considerar-se que os requisitos do ponto 4.2.3 são cumpridos sem necessidade de ensaios suplementares.

7.2.2.1. **Cepos de freio silenciosos**

Cepo de freio silencioso é um bloco de frenagem pertencente a uma das seguintes categorias:

— Cepos de freio indicados no apêndice G do Regulamento (UE) n.º 321/2013;

— O cepo de freio é avaliado em conformidade com o procedimento previsto no apêndice F da presente ETI.

7.2.2.2. Vagões explorados nos itinerários silenciosos

Os vagões que pertençam a uma das categorias a seguir indicadas podem circular nos itinerários silenciosos na sua área de utilização:

- Vagões que sejam titulares de uma declaração “CE” de verificação, em conformidade com a Decisão 2006/66/CE da Comissão, relativa à especificação técnica de interoperabilidade respeitante ao subsistema “material circulante — ruído” do sistema ferroviário transeuropeu convencional;
- Vagões que sejam titulares de uma declaração “CE” de verificação, em conformidade com a Decisão 2011/229/UE da Comissão, relativa à especificação técnica de interoperabilidade respeitante ao subsistema “material circulante — ruído” do sistema ferroviário transeuropeu convencional;
- Vagões titulares de uma declaração “CE” de verificação em conformidade com a presente ETI;
- Vagões equipados com cepos de freio silenciosos, tal como definidos no ponto 7.2.2.1, ou com discos de travão para a função de frenagem de serviço;
- Vagões equipados com cepos de freio compósitos enumerados no apêndice E para a função de frenagem de serviço. A exploração destes vagões nos itinerários silenciosos deve ser limitada em conformidade com as condições descritas no presente apêndice.»

b) O ponto 7.3.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«7.3.2.1. Casos específicos

a) Caso específico da Estónia, da Finlândia, da Letónia, da Lituânia, da Polónia e da Eslováquia

(“P”) No caso das unidades, utilizadas em comum com países terceiros, cuja bitola é diferente da da rede ferroviária principal da União, é permitida a aplicação das normas técnicas nacionais em vez das prescrições da presente ETI.

b) Caso específico da Finlândia

(“T”) A Decisão 2011/229/UE pode continuar a aplicar-se aos vagões de mercadorias que se destinem a circular exclusivamente no território da Finlândia, até se encontrar uma solução técnica nesta matéria para as condições de inverno nos países nórdicos, mas, em todo o caso, não depois de 31 de dezembro de 2032. Os vagões de mercadorias de outros Estados-Membros não devem ser impedidos de circular na rede finlandesa.»

c) No ponto 7.3.2.2, alínea a), é suprimido o segundo parágrafo;

d) O ponto 7.3.2.4 passa a ter a seguinte redação:

«7.3.2.4. Limites para o ruído em passagem (4.2.3)

a) Caso específico do túnel da Mancha

(“P”) No caso do Túnel da Mancha, os limites para o ruído de passagem não são aplicáveis aos vagões destinados ao transporte de veículos pesados de mercadorias entre Coquelles (França) e Folkestone (Reino Unido).

b) Caso específico da Suécia

(“T”) No caso das locomotivas com potência total de tração superior a 6 000 kW e carga máxima por eixo superior a 25 t, os valores-limite para o ruído em passagem $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) indicados no quadro 4 podem elevar-se a 85 dB.»;

e) É aditado o seguinte ponto 7.4:

«7.4. Regras de aplicação específicas

7.4.1. Regras de aplicação específicas para a aplicação da presente ETI aos vagões existentes (ponto 7.2.2)

a) Regras de aplicação específicas para a aplicação da presente ETI aos vagões existentes no túnel da Mancha

(“P”) Para o cálculo da média anual diária de operações de comboios de mercadorias transportadas durante a noite, os comboios de mercadorias compostos por vagões destinados ao transporte de veículos pesados de mercadorias confinados à linha Coquelles (França) — Folkestone (Reino Unido) não são tidos em conta.

- b) Regras de aplicação específicas para a aplicação da presente ETI aos vagões existentes na Finlândia e na Suécia

(“T”) O conceito de itinerários silenciosos não é aplicável às redes finlandesas e suecas, devido a incertezas relacionadas com o funcionamento, em condições de inverno rigorosas, com cepos de freio compósitos até 31 de dezembro de 2032. Os vagões de mercadorias de outros Estados-Membros não devem ser impedidos de circular na rede finlandesa e sueca.

7.4.2. Regras especiais de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos (ponto 7.2.2.2)

- a) Regras particulares de execução para os vagões explorados nos itinerários silenciosos no território da Bélgica

(“T”) Para além dos vagões referidos no ponto 7.2.2.2, os seguintes vagões existentes podem circular nos itinerários silenciosos no território da Bélgica:

- Vagões com rodas dentadas, até 31 de dezembro de 2026
- Vagões que necessitam de uma válvula de posicionamento para substituir o bloco de ferro fundido com cepos de freio compósitos, até 31 de dezembro de 2026
- Vagões equipados com cepos de ferro fundido que exigem a substituição das rodas por rodas conformes com os requisitos estabelecidos na norma EN 13979-1:2003+A2:2011 a fim de poderem ser equipados com cepos de freio compósitos, até 31 de dezembro de 2026

- b) Regras particulares de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos do túnel da Mancha

(“P”) Em relação aos vagões referidos no ponto 7.2.2.2, os vagões existentes podem circular nos itinerários silenciosos no âmbito da concessão do Túnel da Mancha:

Vagões destinados ao transporte de veículos pesados de mercadorias entre Coquelles (França) e Folkestone (Reino Unido)

- c) Regras especiais de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos da Chéquia:

(“T”) Para além dos vagões referidos no ponto 7.2.2.2, os seguintes vagões existentes podem circular nos itinerários silenciosos no território da Chéquia:

- Vagões com rodas dentadas, até 31 de dezembro de 2026
- Vagões com rolamentos de tipo 59V, até 31 de dezembro de 2034
- Vagões que necessitam de uma válvula de posicionamento para substituir o bloco de ferro fundido com cepos de freio compósitos, até 31 de dezembro de 2034
- Vagões com 1 Bg ou 1 Bgu de configuração de frenagem equipados com cepos de ferro fundido, até 31 de dezembro de 2036
- Vagões equipados com cepos de ferro fundido que exigem a substituição das rodas por rodas conformes com os requisitos estabelecidos na norma EN 13979-1:2003+A2:2011 a fim de poderem ser equipados com cepos de freio compósitos, até 31 de dezembro de 2029

Além disso, não será obrigatória a utilização de cepos de freio compósitos nos itinerários silenciosos para os vagões existentes não abrangidos pelos cinco pontos acima e para os quais não exista qualquer solução “à medida” para a substituição dos cepos de ferro fundido, até 31 de dezembro de 2030.

- d) Regras especiais de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos da França

(“T”) Para além dos vagões referidos no ponto 7.2.2.2, os seguintes vagões existentes podem circular nos itinerários silenciosos no território da França:

- Vagões com 1 Bg ou 1 Bgu de configuração de frenagem equipados com cepos de ferro fundido, até 31 de dezembro de 2030
- Vagões equipados com pequenas rodas (diâmetro inferior a 920 mm), até 31 de dezembro de 2030

e) Regras especiais de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos na Itália

(“T”) Para além dos vagões referidos no ponto 7.2.2.2, os seguintes vagões existentes podem circular nos itinerários silenciosos no território italiano:

- Vagões com rodas dentadas, até 31 de dezembro de 2026
- Vagões que necessitam de uma válvula de posicionamento para substituir o bloco de ferro fundido com cepos de freio compósitos, até 31 de dezembro de 2026
- Vagões equipados com cepos de ferro fundido que exigem a substituição das rodas por rodas conformes com os requisitos estabelecidos na norma EN 13979-1:2003+A2:2011 a fim de poderem ser equipados com cepos de freio compósitos, até 31 de dezembro de 2026

Além disso, não será obrigatória a utilização de cepos de freio compósitos nos itinerários silenciosos para os vagões existentes não abrangidos pelos três pontos acima e para os quais não exista qualquer solução “à medida” para a substituição dos cepos de ferro fundido, até 31 de dezembro de 2030.

f) Regras especiais de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos da Polónia

(“T”) Para além dos vagões referidos no ponto 7.2.2.2, os seguintes vagões existentes podem circular em itinerários silenciosos no território da Polónia, até 31 de dezembro de 2036:

- Vagões de rodas dentadas
- Vagões com 1 Bg ou 1 Bgu de configuração de frenagem equipados com cepos de ferro fundido
- Vagões concebidos para o tráfego “S” equipados com freio “SS” instalado em cepos de ferro fundido
- Vagões equipados com cepos de ferro fundido e concebidos para o tráfego “SS” para os quais a montagem dos cepos de freio LL exige rodas conformes com a norma EN 13979-1:2003+A2:2011 e uma válvula de inflexão.

g) Regras especiais de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos da Eslováquia

(“T”) Para além dos vagões referidos no ponto 7.2.2.2, os seguintes vagões existentes podem circular nos itinerários silenciosos no território da Eslováquia:

- Vagões com rodas dentadas, até 31 de dezembro de 2026
- Vagões com *bogies* do tipo 26-2.8 equipados com cepos de ferro fundido P10, até 31 de dezembro de 2036
- Vagões que necessitam de uma válvula de inflexão para substituir o bloco de ferro fundido com cepos de freio compósitos, até 31 de dezembro de 2036.

(“P”) Vagões de *bogies* 2TS destinados à circulação entre a Eslováquia e países terceiros por meio do intercâmbio de *bogies* na estação de fronteira

h) Regras especiais de aplicação para os vagões explorados nos itinerários silenciosos do Reino Unido

(“P”) No que diz respeito às unidades exploradas exclusivamente na Grã-Bretanha, nos casos em que os vagões existentes estão equipados com cepos de freio compósitos publicados na GMGN 2688, é permitido operar nos itinerários silenciosos.

(“T”) Os seguintes tipos de vagões existentes equipados com cepos de ferro fundido destinados a circular na rede da Grã-Bretanha são autorizados a circular nos itinerários silenciosos:

- Vagões equipados com um sistema de travagem não UIC para o qual não existem blocos de frenagem silenciosos compatíveis disponíveis para montagem antes de 31 de dezembro de 2030
- Vagões com uma distância de travagem projetada de 810 m ou menos de 60 mph em regime de travagem G (transporte de mercadorias) e de 75 mph em regime de travagem P (transporte de passageiros), sendo estes vagões utilizados em comboios com outros vagões, com distâncias de paragem de acordo com as normas técnicas nacionais pertinentes do Reino Unido (Grã-Bretanha), até 31 de dezembro de 2030
- Vagões utilizados exclusivamente para o transporte de produtos nucleares até 31 de dezembro de 2050.»;

- 8) No apêndice A, «Pontos em aberto», o texto «A presente ETI não contém pontos em aberto» é substituído pelo seguinte quadro:

«Elemento do subsistema “material circulante”	Secção	Aspeto técnico não contemplado pela presente ETI	Observações
Cepos de freio silenciosos	7.2.2.1 e apêndice F	Avaliação das características acústicas dos cepos de freio	Soluções técnicas alternativas disponíveis (ver ponto 7.2.2)»

- 9) São aditados os apêndices D, E e F com a seguinte redação:

«Apêndice D

Itinerários silenciosos

D.1 Identificação dos itinerários silenciosos

Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do presente regulamento, os Estados-Membros fornecem à Agência Ferroviária da União Europeia (“a Agência”) uma lista dos itinerários silenciosos, num formato que permita o seu tratamento posterior pelos utilizadores com ferramentas informáticas. Dessa lista devem constar, pelo menos, as seguintes informações:

- Pontos de partida e pontos finais dos itinerários silenciosos e respetivos troços, utilizando a localização geográfica definida no registo estabelecido na Decisão de Execução 2014/880/UE da Comissão (*) (RINF). Se um desses pontos estiver situado na fronteira do Estado-Membro, tal deve ser tido em conta.
- Identificação das secções que constituem itinerários silenciosos.

A lista deve ser apresentada utilizando o modelo que se segue:

Itinerário silencioso	Secções do itinerário	ID de secção única	Itinerário silencioso começa/termina na fronteira do Estado-Membro
Ponto A — Ponto E	Ponto A — Ponto B	201	Sim Ponto E (País Y)
	Ponto B — Ponto C	202	
	Ponto D — Ponto D	203	
	Ponto D — Ponto E	204	
Ponto F — Ponto I	Secção F — Ponto G	501	Não
	Secção G — Ponto H	502	
	Ponto H — Ponto I	503	

Além disso, os Estados-Membros podem fornecer mapas que ilustrem os itinerários silenciosos numa base voluntária. Todas as listas e mapas serão publicados no sítio da Agência (<http://www.era.europa.eu>), o mais tardar nove meses após 27.5.2019.

A Agência deve informar a Comissão, até à mesma data, das listas e mapas relativos aos itinerários silenciosos. A Comissão informa os Estados-Membros desse facto através do comité referido no artigo 51.º da Diretiva (UE) 2016/797.

D.2 Atualização dos itinerários silenciosos

Os dados de tráfego de mercadorias utilizados para a atualização dos itinerários silenciosos em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, alínea c), do presente regulamento devem referir-se aos últimos três anos que precedem a atualização relativamente à qual os dados se encontram disponíveis. Se o tráfego de mercadorias devido a circunstâncias excecionais divergir, num determinado ano, do número médio em mais de 25 %, o Estado-Membro em causa pode calcular o número médio com base nos dois anos seguintes. Os Estados-Membros devem notificar à Agência informações atualizadas sobre os itinerários silenciosos.

Os itinerários designados como silenciosos manter-se-ão após a atualização, a menos que no período em causa o volume de tráfego tenha diminuído mais de 50 % e o número médio de comboios de mercadorias em funcionamento diário durante a noite seja inferior a 12.

No caso de linhas novas e melhoradas, o volume de tráfego previsto deve ser utilizado para a designação dessas linhas como itinerários silenciosos.

A Agência publica os itinerários silenciosos atualizados no seu sítio (<http://www.era.europa.eu>) no prazo máximo de três meses após a receção da informação correlata, que será de aplicação a partir da próxima alteração do horário de dezembro, um ano após a sua publicação.

A Agência deve informar a Comissão de quaisquer alterações introduzidas nos itinerários silenciosos. A Comissão informa os Estados-Membros dessas alterações através do comité a que se refere o artigo 51.º da Diretiva (UE) 2016/797.

(*) Decisão de Execução 2014/880/UE da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária e que revoga a Decisão de Execução 2011/633/UE (JO L 356 de 12.12.2014, p. 489).

Apêndice E

Cepos de freio compósitos históricos

E.1 Cepos de freio compósitos históricos, para utilização internacional

É permitido utilizar os vagões existentes equipados com os cepos de freio que constam da lista *infra* nos itinerários silenciosos dentro da sua área de utilização até à data indicada no apêndice N da ficha UIC 541-4.

Fabricante e nome do produto	Designação/tipo de bloco	Tipo de coeficiente de atrito
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe - sinterizado)
Jurid	738	K (Fe - sinterizado)

Os vagões equipados com cepos de freio compósitos históricos não enumerados no quadro anterior, mas já autorizados para o tráfego internacional em conformidade com as disposições da Decisão 2004/446/CE ou da Decisão 2006/861/CE, podem ainda ser utilizados sem qualquer prazo dentro da área de utilização abrangida pela sua autorização.

E.2 Cepos de freio compósitos históricos para exploração nacional

Os vagões existentes equipados com os cepos a seguir enumerados só podem ser utilizados nas redes ferroviárias, incluindo os itinerários silenciosos, nos Estados-Membros correspondentes, na respetiva área de utilização.

Fabricante(s) do produto	Designação/tipo de bloco	Estado-Membro	Observações
Cobra/Wabco	V133	Itália	
CoFren	S153	Suécia	

Fabricante(s) do produto	Designação/tipo de bloco	Estado-Membro	Observações
Cofren	128	Suécia	
Cofren	229	Itália	
ICER	904	Espanha, Portugal	
ICER	905	Espanha, Portugal	
Jurid	838	Espanha, Portugal	

Apêndice F

Avaliação do desempenho acústico de um cepo de freio

Este procedimento tem por objetivo demonstrar o desempenho acústico de um cepo de freio composto ao nível de componente de interoperabilidade.

Este procedimento é um ponto em aberto, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2016/797.»
