

<b>Agência Ferroviária Europeia</b>	
<p>Parte 1 do documento de referência previsto no artigo 27.º da Diretiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário</p> <p>Guia de utilização</p>	
<b>Referência da ERA:</b>	ERA/GUI/XA
<b>Versão da ERA:</b>	3.0
<b>Data:</b>	30/10/2015

<b>Documento elaborado por:</b>	Agência Ferroviária Europeia Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex França
<b>Tipo de documento:</b>	Guia de utilização
<b>Situação do documento:</b>	Publicado

	<b>Nome</b>	<b>Função</b>
<b>Lançado por</b>	Richard LOCKETT	Chefe de Unidade
<b>Revisto por</b>	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Chefe do Departamento de Processos de Autorização Chefe do Departamento de Avaliação Técnica
<b>Redigido por (Autor)</b>	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Responsável de projeto Responsável de projeto Responsável de projeto

## 0 INFORMAÇÕES SOBRE O DOCUMENTO

### 0.1. Registo de alterações

<i>Quadro 1: Situação do documento</i>			
<b>Versão Data</b>	<b>Autor</b>	<b>Número da secção</b>	<b>Descrição da alteração</b>
Versão 2.0 22/07/2013	ERA		
Versão 2.1 31/07/2015	Unidade XA	Quadro 1 Índice Secção 1 Secção 4.3  Secção 5.3 Secção 6.3  Anexo I Anexo II Anexo III	Introdução, Referências, Termos e Definições Derrogação à ETI, Autorização de série, Modelo de autorização  Modelo de autorização, Processo único europeu Princípios – Circuitos  Modelos atualizados Fluxogramas atualizados Modelo de pedido adicionado
Versão 2.2 08/09/2015	Unidade XA	Secções alteradas	Revisão UMT das observações relativas às secções atualizadas
Versão 2.3 10/09/2015	FM, SH , RL	Secção 6	Revisão da secção 6.2
Versão 2.4 14/09/2015	Paul Hampson	Secções alteradas	Revisão de provas
Versão 2.5 14/09/2015	SH	Secções alteradas	Enviado ao Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada n.º 37
Versão 2.6 08/10/2015	SH	Secções alteradas	Enviado ao Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada n.º 37
Versão 3.0	SH,FM	Secções alteradas	Enviado ao Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada n.º 37
Versão 3.0	Paul Hampson	Secções alteradas	Revisão de provas

## 0.2. Índice

<b>0</b>	<b>INFORMAÇÕES SOBRE O DOCUMENTO</b>	<b>2</b>
0.1.	Registo de alterações	2
0.2.	Índice	3
	Lista de Quadros	3
<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>4</b>
1.1	REFERÊNCIAS	5
1.2	ABREVIATURAS	6
1.3	TERMOS E DEFINIÇÕES	7
<b>2</b>	<b>OBJETO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO</b>	<b>12</b>
2.1	OBJETO	12
2.2	ÂMBITO DE APLICAÇÃO	12
<b>3</b>	<b>PÚBLICO-ALVO</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>DESCRIÇÃO DE:</b>	<b>14</b>
4.1	DOCUMENTO DE REFERÊNCIA	14
4.2	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA NACIONAIS	16
4.3	OS QUADROS JURÍDICOS NACIONAIS;	19
<b>5</b>	<b>COMO UTILIZAR</b>	<b>21</b>
5.1	O DOCUMENTO DE REFERÊNCIA	21
5.2	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA NACIONAIS	21
5.3	OS QUADROS JURÍDICOS NACIONAIS	22
<b>6</b>	<b>GESTÃO DE:</b>	<b>25</b>
6.1	GUIA DE UTILIZAÇÃO DO DOCUMENTO DE REFERÊNCIA	25
6.2	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA NACIONAIS	26
6.3	OS QUADROS JURÍDICOS NACIONAIS	31
	<b>ANEXO I – FORMULÁRIO DA INFORMAÇÃO DE BASE</b>	<b>36</b>
	<b>ANEXO II – FASES DO PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO</b>	<b>41</b>
	<b>ANEXO III – MODELO DE PEDIDO</b>	<b>66</b>
	<b>LISTA DE FIGURAS</b>	
	<i>Figura 1 Relação entre o documento de referência e as normas técnicas nacionais</i>	15

## Lista de Quadros

<i>Quadro 1: Situação do documento</i>	2
<i>Quadro 2: Documentos citados no presente guia de utilização.</i>	5
<i>Quadro 3: Abreviaturas</i>	6
<i>Quadro 4: Critérios de avaliação da NTN (fonte: Notif-IT)</i>	28



**DECISÃO DA COMISSÃO de 9 de março de 2011**  
**relativa à publicação e atualização do documento de referência a que se refere o**  
**artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho,**  
**relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade**  
*[notificada com o número C(2011) 1536]*  
**(Texto relevante para efeitos do EEE)**  
(2011/155/UE)

## **1 INTRODUÇÃO**

O presente guia de utilização do documento de referência constitui a Parte 1 do documento de referência previsto na Decisão 2011/155/UE, de 9 de março de 2011, relativa à publicação e atualização do documento de referência a que se refere o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2008/57/CE relativa à interoperabilidade.

Destina-se a conter os elementos constantes da presente decisão e todas as demais informações necessárias para a manutenção, compreensão e utilização do documento de referência.

Para uma melhor compreensão do processo europeu de autorização de veículos, aconselha-se a leitura da Recomendação da Comissão 2014/897/UE sobre questões relacionadas com a entrada em serviço e a utilização de subsistemas estruturais e de veículos.

1.1 REFERÊNCIAS

**Quadro 2: Documentos citados no presente guia de utilização.**

Referência do documento	Designação	Versão
Diretiva 2008/57/CE	Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (Reformulação)	Com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2013/09/UE da Comissão
Diretiva 2009/965/CE	DECISÃO DA COMISSÃO relativa à publicação e atualização do documento de referência a que se refere o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade	30 de novembro de 2009
Decisão 2011/155/UE	DECISÃO DA COMISSÃO relativa à publicação e atualização do documento de referência a que se refere o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade	9 de março de 2011
Diretiva 2004/49/CE	Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2004 relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (diretiva relativa à segurança ferroviária)	Com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2009/149/CE da Comissão
Diretiva 98/34/CE	Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de junho de 1998 relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação	Com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho
2014/897/UE	Recomendação 2014/897/UE da Comissão Recommendation da Comissão, de 5 de dezembro de 2014, sobre questões relacionadas com a entrada em serviço e a utilização de subsistemas estruturais e de veículos ao abrigo das Diretivas 2008/57/CE e 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho	5 de dezembro de 2014
402/2013/UE	Regulamento de Execução MCS n.º 402/2013 da Comissão (UE)  Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013 da Comissão, de 30 de abril de 2013, relativo a um método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 352/2009	30 de abril de 2013

1.2 ABREVIATURAS

**Quadro 3: Abreviaturas**

<b>Abreviatura</b>	<b>Definição</b>
AES	Autorização de entrada em serviço
ANS	Autoridade Nacional de Segurança
BDDR	Base de dados dos documentos de referência
CCS	Controlo-comando e sinalização
CE	Comissão Europeia
CEM	Compatibilidade eletromagnética
DRN	Documento de referência nacional
EF	Empresa ferroviária
EM	Estado-Membro
ETI	Especificação técnica de interoperabilidade
GI	Gestor de infraestruturas
GIG	Grupo de interesse geográfico
MCS	Métodos comuns de segurança
NE	Norma europeia
NN	Norma nacional
NOTIF-IT	Base de dados de notificação das normas nacionais técnicas e de segurança à UE
NTN	Norma técnica nacional
OD	Organismo designado
ON	Organismo notificado
QJN	Quadro jurídico nacional
RETVA	Registo europeu dos tipos de veículos autorizados
RTE	Rede transeuropeia
SGS	Sistema de gestão da segurança
UE	União Europeia
UIC	União Internacional dos Caminhos-de-Ferro

### 1.3 TERMOS E DEFINIÇÕES

**Meios de conformidade aceitáveis:** os pareceres não vinculativos emitidos pela Agência para definir a forma de estabelecer a conformidade com os requisitos essenciais;

**Meios de conformidade nacionais aceitáveis:** os pareceres não vinculativos emitidos pelos Estados-Membros para definir a forma de estabelecer a conformidade com as normas nacionais; Devem ser publicados na BDDR e não têm caráter obrigatório.

**Autorização complementar:** A autorização concedida por outro Estado-Membro após a primeira autorização.

Nos termos do artigo 21.º, n.º 5, da Diretiva relativa à interoperabilidade, os Estados-Membros clarificam se são necessárias autorizações complementares no caso dos veículos conformes com as ETI, ou de veículos não conformes com as ETI.

**Agência:** A Agência Europeia do Ambiente

**Método alternativo:** Outro método comprovativo da conformidade que não os meios de conformidade nacionais aceitáveis (caso exista). Por uma questão de transparência e para evitar discriminações, o método alternativo aceite deve ser publicado na BDDR como um meio de conformidade nacional aceitável.

**Organismo de recurso:** Um organismo designado por cada Estado-Membro nos termos do artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva 2004/49/CE. Poderá ser igualmente a entidade reguladora instituída nos termos do artigo 30.º da Diretiva 2001/14/CE.

**Requerente:** A função desempenhada por uma entidade que solicite a autorização de um tipo de veículo ou para a entrada em serviço de um veículo - um papel que poderá ser desempenhado por um dos seguintes intervenientes: detentor, fabricante, empresa ferroviária, gestor de infraestruturas ou outro. Não abrange outros requerentes de certificados CE.

**Modelo de pedido:** Documento harmonizado, de uso recomendado, desenvolvido para facilitar o trabalho dos requerentes que pretendam obter uma autorização de entrada em serviço e/ou uma autorização de tipo de um veículo

**Organismo de avaliação (MCS):** Função que consiste na(s) avaliação(ões) para verificar, com base em provas, a adequabilidade de um sistema cumprir os seus requisitos de segurança, tal como definido no Regulamento 402/2013/CE.

**Caso de Autorização:** O caso definido na secção 4.3 do presente documento.

**Dossiê de autorização:** Toda a documentação necessária para um pedido de entrada em serviço de um veículo ao abrigo da Diretiva relativa à interoperabilidade, incluindo o dossiê técnico (incluindo eventuais derrogações dos requisitos, prova de conformidade com normas nacionais equivalentes que não requerem verificações suplementares e prova de autorizações anteriores, etc.).

\*\*\*\*\*

**Condições e restrições de utilização:** Quaisquer restrições à utilização prevista especificada no dossiê técnico que acompanha a declaração «CE» de verificação, tais como condições meteorológicas, velocidade máxima, declive, etc..

**Compilar:** Recolher

**Autorização tácita:** Para autorização complementar, na falta de decisão da autoridade nacional responsável pela segurança competente, nos prazos previstos, a entrada em serviço do veículo em questão considera-se autorizada findos três meses a contar do termo desses prazos – artigo 21.º, n.º 8, da Diretiva 2008/57/CE.

**Organismo Designado:** Função de um organismo designado por um Estado-Membro nos termos do artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva 2008/57/CE para as avaliações relativamente às normas nacionais.

**Taxas:** Todas as taxas aplicáveis ao requerente por um organismo nacional durante o processo de autorização. Estão incluídas as taxas administrativas para a autoridade nacional responsável pela segurança, o acesso à rede para ensaios em via, as taxas de autorização e as taxas de avaliação, nos casos em que a autoridade nacional responsável pela segurança atua igualmente como organismos designado e organismo de avaliação (MCS).

**Primeira autorização:** A autorização concedida pelo primeiro Estado-Membro para um veículo novo e/ou tipo de veículo.

Segundo a descrição prevista nos artigos 22.º e 24.º da Diretiva relativa à interoperabilidade para veículos conformes com as ETI, ou veículos não conformes com as ETI.

**Gestor de infraestruturas:** Função de um organismo responsável pela instalação e manutenção de uma infraestrutura ferroviária, ou de parte dela, conforme definido na Diretiva 2004/49/CE.

**Diretiva relativa à interoperabilidade:** Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (Reformulação)

**Emissão ou concessão de uma autorização:** Autorização de entrada em serviço de um tipo de veículo ou veículo. Note-se que as diretivas não preveem uma autorização de utilização. A utilização de um veículo é efetuada ao abrigo dos respetivos sistemas de gestão da segurança (SGS) de um gestor de infraestruturas de uma empresa ferroviária e não faz parte do processo de autorização.

**Via legal:** Via que as regras e/ou recomendações da UE impõem para a obtenção da autorização.

**Acordo entre Estados-Membros:** Todos os acordos celebrados entre os Estados-Membros com o intuito de facilitar o intercâmbio de informações e o tratamento dos processos de autorização (primeira, complementar, renovada, simultânea, etc.).

**Quadro Jurídico Nacional:** O conjunto de normas de um Estado-Membro que abrange o processo de autorização de entrada em serviço dos veículos.

**Normas de Segurança Nacionais:** Normas cuja notificação é obrigatória nos termos do artigo 8.º da Diretiva 2004/49/CE.



**Normas Técnicas Nacionais:** Normas cuja notificação é obrigatória nos termos do artigo 17.º da Diretiva 2008/57/CE.

**Nova autorização:** Autorização concedida por um Estado-Membro após a renovação ou readaptação de um veículo existente e/ou de um tipo de veículo já autorizado.

Nos termos do artigo 20.º da Diretiva relativa à interoperabilidade, poderá ser necessária a concessão de uma nova autorização de entrada em serviço na sequência da modificação de um veículo existente/ou tipo de veículo.

**Organismo Notificado:** Função de um organismo notificado por um Estado-Membro para as avaliações relativamente a determinada legislação da UE.

**Prática não obrigatória/ comum:** Prática desenvolvida pelo setor ferroviário europeu que pode ser opcionalmente seguida durante o projeto.

**Veículo não conforme com as ETI:** Um veículo não conforme com todas as ETI aplicáveis em vigor no momento da entrada em serviço, incluindo veículos sujeitos a derrogações, ou sempre que uma parte significativa dos requisitos essenciais não integre uma ou várias ETI – artigo 24.º, n.º 1, da Diretiva relativa à interoperabilidade.

**Ensaio em via:** Ensaio efetuados na rede relativamente à qual uma autoridade nacional responsável pela segurança é «competente» (ver artigo 21.º, n.º 1, da Diretiva relativa à interoperabilidade), por oposição às instalações de ensaios ferroviários (laboratório ou ensaio em via fechada).

**Compromisso preliminar:** Intercâmbios de informações preliminares entre o requerente, a autoridade nacional responsável pela segurança e outras partes, em que cada parte obtém a confirmação da viabilidade do projeto. Esta fase inclui ainda o eventual congelamento de requisitos.

Nota: As outras partes envolvidas podem ser:

- Estado-Membro para derrogação e/ou nova autorização (se necessário, normas aplicadas).
- Organismo notificado para examinar as disposições, nomeadamente a identificação/confirmação das ETI, aplicáveis ao projeto.
- Organismo designado para examinar as disposições, nomeadamente a identificação/confirmação das normas nacionais, aplicáveis ao projeto.
- Organismo de avaliação (MCS) para examinar as disposições aplicáveis ao projeto.
- Gestor de infraestrutura para as modalidades de ensaios em via, quando necessário.
- Agência Ferroviária Europeia como observadora.

**Referência do compromisso preliminar:** O documento que especifica todos os aspetos relativos ao compromisso preliminar, nomeadamente as condições de ensaio em via e o congelamento de requisitos (se existentes), para o projeto.

**A Função de Utilizador da BDDR** consiste num conjunto predefinido de direitos de acesso a conteúdos, gestão de conteúdos e configuração de elementos da Base de Dados dos Documentos

de Referência (BDDR). É necessário um registo para as funções de utilizador da BDDR que conferem direitos de gestão de conteúdos e configuração de elementos na Base de Dados dos Documentos de Referência (BDDR). O acesso às informações publicadas pelos Estados-Membros está disponível sem necessidade de registo.

**Autorização renovada:** Renovação, quando relevante, da autorização de um tipo de veículo (normas alteradas, expiração da validade do tipo).

O artigo 26.º, n.º 3, da Diretiva relativa à interoperabilidade apenas se aplica em caso de renovação de uma autorização de tipo de veículo.

Nos casos em que haja uma alteração da conceção, que exija uma nova verificação CE (ver módulos de avaliação da conformidade SB ou SH1), o novo tipo de veículo fica abrangido pelo caso de uma primeira autorização (ERA/REP/01-2012/INT – Autorização de tipos de veículo – projeto de relatório final Versão 0.09/16 de maio de 2012).

Uma autorização renovada está limitada ao caso em que, após uma avaliação relativamente à(s) norma(s) alterada(s), se demonstra a conformidade do tipo de veículo sem qualquer alteração da conceção.

**Normas:** Requisitos obrigatórios.

**Diretiva relativa à segurança:** Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2004 relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (Diretiva relativa à segurança ferroviária)

**Pedido simultâneo:** Um requerente solicita autorização a vários Estados-Membros ao mesmo tempo (em paralelo).

**Fase:** Uma fase é o fluxograma que contém um símbolo de referência de subfase e pode ser considerada a fonte da subfase.

**Autorização posterior:** Autorização de um veículo conforme com um tipo já autorizado.

Nos termos do artigo 26.º, n.º 3, da Diretiva relativa à interoperabilidade, um veículo conforme com um tipo já autorizado num Estado-Membro é autorizado por esse Estado-Membro com base numa declaração de conformidade com esse tipo apresentada pelo requerente, sem mais verificações.

**Tópico:** Grupo de parâmetros relacionados com uma determinada função ou parte do veículo (por exemplo, acoplamento, roda, etc.).

**Prazo:** Um período calculado a partir de um calendário.

**Calendário:** A data exata em que começa a contagem para o cálculo do prazo.

**Veículo conforme com as ETI:** Veículo conforme com todas as ETI aplicáveis em vigor no momento da entrada em serviço, desde que uma parte significativa dos requisitos essenciais faça parte



dessas ETI e que as ETI aplicáveis em matéria de material circulante tenham entrado em vigor e sejam aplicáveis – artigo 22.º, n.º 1, da Diretiva relativa à interoperabilidade.

**Procedimento de verificação:** Inclui as verificações e certificação de acordo com os requisitos das diretivas, das ETI e das normas nacionais.

## 2 OBJETO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

### 2.1 OBJETO

Tal como descrito na Decisão 2011/155/UE relativa à publicação e atualização do documento de referência, o documento de referência visa facilitar o procedimento de autorização de entrada em serviço de veículos:

- (a) Repertoriando os parâmetros a verificar para efeitos da autorização de entrada em serviço de veículos;
- (b) Identificando todas as normas aplicadas pelos Estados-Membros no contexto da autorização de entrada em serviço de veículos;
- (c) Relacionando cada norma com um dos parâmetros a verificar para efeitos da autorização de entrada em serviço de veículos;
- (d) Classificando as normas nos grupos A, B ou C de acordo com o disposto no anexo VII, secção 2, da Diretiva relativa à interoperabilidade; e
- (e) Descrevendo, de acordo com o disposto no artigo 1.º da Decisão 2009/965/CE, o quadro jurídico nacional que rege a entrada em serviço de veículos.

Em resumo, o documento de referência:

- torna o quadro de autorização de veículos transparente; e
- facilita a «aceitação cruzada».

A aceitação cruzada proporciona duas vantagens:

- as verificações realizadas enquanto parte de uma autorização num Estado-Membro beneficiam automaticamente de reconhecimento mútuo. Isto significa que a autorização num segundo Estado-Membro apenas requer verificações no caso de estas serem estritamente necessárias «para verificar a compatibilidade técnica do veículo com a rede relevante» (considerando 42 da Diretiva relativa à interoperabilidade); e
- reduz a necessidade de configurar de forma diferente a conceção de um veículo em função do conjunto de normas de cada Estado-Membro.

### 2.2 ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A Diretiva relativa à interoperabilidade abrange:

- os veículos conformes com as ETI e os veículos não conformes com as ETI;
- os veículos que operam na e fora da rede RTE-T;
- os veículos novos, readaptados e renovados; e
- os veículos que já operam num Estado-Membro que pretendem «autorização complementar» para entrada em serviço noutra Estado-Membro.

O documento de referência tem o mesmo âmbito de aplicação. As normas contidas no documento de referência constituem a totalidade de normas e processos aplicados pelos Estados-Membros para autorizar a entrada em serviço de veículos em todos os casos distintos de autorização.

\*\*\*\*\*

Quando a ETI não o especificar, estão igualmente incluídas as normas nacionais referidas nas ETI como abrangendo casos específicos.

### 3 **PÚBLICO-ALVO**

O público-alvo do presente guia de utilização é composto por três categorias de utilizadores do documento de referência:

- Utilizadores = qualquer pessoa que procure informações, nomeadamente requerente de AES; EM/ANS; a Agência
- Gestor do documento de referência = a Agência
- Gestores dos documentos de referência nacionais e dos quadros jurídicos nacionais = EM/ANS

### 4 **DESCRIÇÃO DE:**

#### 4.1 DOCUMENTO DE REFERÊNCIA

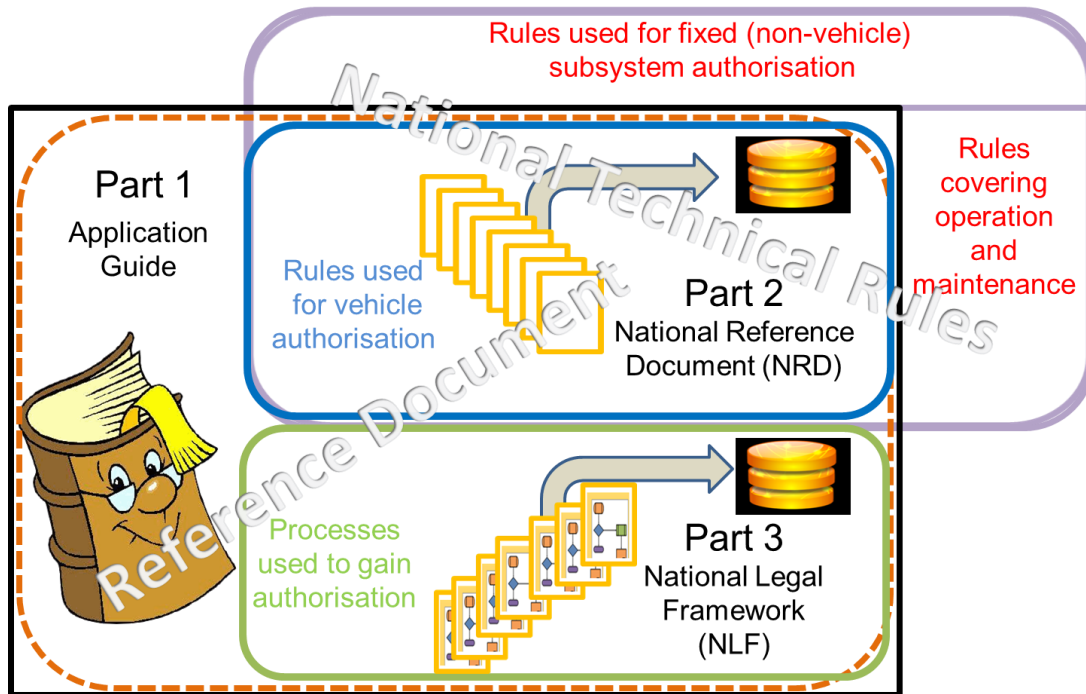
##### **Base jurídica do documento de referência**

A responsabilidade pela adoção de normas nacionais cabe aos Estados-Membros e, ao contrário da notificação à Comissão das normas técnicas nacionais, a Agência não procede à validação das normas contidas no documento de referência. Caso uma norma seja aplicável para autorização, deve ser publicada pela Agência. Todavia, as classificações da equivalência das normas contidas no documento de referência têm estatuto jurídico, dado que determinam aquilo que uma ANS que efetua uma autorização pode verificar ou contestar.

##### **Estrutura do documento de referência e princípios gerais**

A Decisão 2011/155/UE indica que o documento de referência deve ter a seguinte estrutura:

- Parte 1: Guia de utilização esta parte conterá os elementos constantes da presente decisão (Decisão 2011/155/UE) e todas as outras informações necessárias para a manutenção, compreensão e utilização do documento de referência.
- Parte 2: Documentos de referência nacionais: esta parte conterá os documentos de referência nacionais, um para cada Estado-Membro, que repertoriam e classificam as normas nacionais conforme previsto no artigo 3.º da Decisão 2011/155/UE.
- Parte 3: conforme disposto no artigo 1.º da Decisão 2009/965/CE, o documento de referência deve conter informações sobre os quadros jurídicos que regem a entrada em serviço de veículos nos Estados-Membros. Esta parte será compilada logo que os Estados-Membros notifiquem as medidas nacionais de execução da Diretiva 2008/57/CE relativa à interoperabilidade



National Technical Rules	Normas Técnicas Nacionais:
Reference Document	Documentos de referência
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Regras aplicáveis à autorização de entrada em serviço de subsistemas fixos (não referentes a veículos)
Rules covering operation and maintenance	Regras relativas à exploração e manutenção
Rules used for vehicle authorisation	Regras aplicáveis à autorização de veículos
Processes used to gain authorisation	Processos utilizados para obter uma autorização
Part 1 Application Guide	Parte 1 Guia de Utilização
Part 2 National Reference Document (NRD)	Parte 2 Documento de Referência Nacional (DRN)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Parte 3 Quadro Jurídico Nacional (QJN)

As três partes do documento de referência encontram-se publicadas no sítio *Web* da Agência.

**Figura 1** Relação entre o documento de referência e as normas técnicas nacionais

### **Bases de dados**

As normas nacionais utilizadas para a autorização de veículos e os dados conexos relacionados com os documentos de referência nacionais são armazenados em duas bases de dados:

- A base de dados NOTIF-IT gerida pela Comissão Europeia armazena os documentos que contêm as normas nacionais, os registos de notificação de normas nacionais técnicas e de segurança e as referências de todas essas normas às ETI, artigo 8.º da Diretiva relativa à segurança e a lista de parâmetros, em função da natureza e conteúdo da norma.

- A Base de Dados dos Documentos de Referência (BDDR) é gerida pela Agência.

### **A relação entre a Base de Dados dos Documentos de Referência (BDDR) e a NOTIF-IT**

Para facilitar a notificação das normas aplicadas conjuntamente com a autorização de veículos e para evitar uma dupla entrada de dados, a Comissão e a Agência decidiram estabelecer uma relação funcional entre a Base de Dados dos Documentos de Referência e a NOTIF-IT.

Desde a versão 3.3 da BDDR, que as normas transferidas para a BDDR não necessitam de ser separadamente introduzidas para notificação. As informações conexas podem ser exportadas utilizando a funcionalidade da aplicação existente na BDDR para criar notificações na NOTIF-IT. Deste modo, após a exportação da BDDR, o «notificador» apenas tem de confirmar a sua notificação na NOTIF-IT para iniciar o processo de notificação.

A exportação de uma norma da BDDR para a NOTIF-IT cria nesta última uma notificação relativa a essa norma. Quando a norma é exportada, fica bloqueada na BDDR (não pode ser alterada na BDDR) e o processamento da notificação pode começar na NOTIF-IT.

As alterações do estado (da notificação da norma) na NOTIF-IT são refletidas na BDDR. No entanto, se a norma for atualizada na NOTIF-IT essa atualização não se reflete imediatamente na BDDR.

Quando termina o processamento da notificação na NOTIF-IT, com a sua aceitação, a norma é atualizada na BDDR com as eventuais alterações efetuadas na NOTIF-IT. Nesse momento, é desbloqueada na BDDR. Quando a notificação é rejeitada na NOTIF-IT, o estado da notificação da norma na BDDR muda para «rejeitada» e a norma é desbloqueada. Uma vez desbloqueada, pode voltar a ser alterada na BDDR.

Só podem exportar-se para a NOTIF-IT as normas obrigatórias publicadas na BDDR. As normas nesta assinaladas como «Meios de Conformidade Nacionais Aceitáveis» e que, por conseguinte, não têm carácter obrigatório, não podem ser exportadas para a NOTIF-IT.

## 4.2 DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA NACIONAIS

### **Conteúdo dos documentos de referência nacionais**

Os documentos de referência nacionais enumeram todas as normas técnicas nacionais aplicáveis conjuntamente com a autorização de veículos ferroviários. A estrutura de referência e a listagem das normas são facultadas pela lista de parâmetros. A atual versão da lista de parâmetros é o Anexo da Decisão 2009/965/CE com a retificação publicada no Documento de Referência Guia de Utilização v2.0-22.07.2013. O RISC n.º 73 de 04/06/2015 aprovou uma lista de parâmetros atualizada, que entrará em vigor em 01/01/2016.

Além disso, os documentos de referência nacionais devem incluir as classificações (A, B, C) com outras normas dos Estados-Membros.



Caso um Estado-Membro tenha uma norma técnica nacional que não possa ser remetida para um dos parâmetros da lista, o Estado-Membro deve informar deste facto a Agência Ferroviária Europeia.

Deve entender-se que os documentos de referência nacionais contêm uma lista exhaustiva de todos os requisitos nacionais relativos à autorização de veículos ferroviários, com as remissões correspondentes para a lista de parâmetros.

Para garantir a disponibilidade pública de informações transparentes e harmonizadas sobre as normas aplicáveis à autorização de veículos, os Estados-Membros devem indicar em relação a todos os parâmetros

- a) a respetiva norma técnica nacional em vigor ou
- b) declarar explicitamente que não existe qualquer norma técnica nacional.  
Caso não haja nenhuma norma técnica nacional em vigor em relação a um parâmetro, este facto deve ser indicado no documento de referência nacional com a expressão «nenhum requisito para além das ETI aplicáveis». Caso o Estado-Membro ainda tenha de verificar se existe um requisito relativo a um parâmetro, este facto deve ser indicado com a expressão «a investigar».

Adicionalmente, os documentos de referência nacionais devem conter informações sobre os eventuais meios de conformidade nacionais aceitáveis.

### **Critérios para determinar a equivalência**

Cada documento de referência nacional deve indicar, nos termos do anexo VII da Diretiva 2008/57/CE relativa à interoperabilidade, a classificação no grupo (A, B ou C) das normas de outros Estados-Membros para os parâmetros:

- O grupo A indica «normas nacionais consideradas equivalentes no plano da segurança ferroviária às normas nacionais de outros Estados-Membros», ou «normas internacionais» (por exemplo, EN, ficha UIC).  
Considera-se que uma norma é equivalente quando o EM1 aceita que, se uma norma é válida no EM2, também cumpre os requisitos essenciais no EM1.
- O grupo C «inclui as normas estritamente necessárias e que estão associadas às características técnicas da infra-estrutura, tendo em vista uma exploração segura e interoperável na rede em causa (por exemplo, o gabarito)».  
Uma norma que é classificada no grupo C exige a realização de verificações e/ou ensaios suplementares para provar a sua conformidade com as normas do EM2.
- O grupo B «inclui todas as normas não abrangidas pelo âmbito de aplicação dos grupos A ou C ou que ainda não puderam ser classificadas num desses grupos».  
Uma norma que é classificada no grupo B exige a realização de verificações e/ou ensaios suplementares para provar a conformidade com as normas do EM2.

Parte 1 do documento de referência - Guia de Utilização

---



Nos termos dos artigos 23.º, n.º 5, e 25.º, n.º 4, da Diretiva 2008/57/CE relativa à interoperabilidade, a autoridade nacional responsável apenas poderá realizar verificações com base nas normas nacionais relativas aos grupos B ou C.

## 4.3 OS QUADROS JURÍDICOS NACIONAIS;

### **Estrutura do quadro jurídico nacional**

A estrutura do quadro jurídico nacional tem por base a Diretiva relativa à interoperabilidade e a Recomendação 2014/897/UE.

A estrutura do QJN visa permitir uma fácil comparação dos QJN com o intuito de:

- identificar as semelhanças e diferenças significativas dos QJN nos Estados-Membros; e
- comparar com a Diretiva relativa à interoperabilidade e a Recomendação 2014/897/UE.

O processo de autorização de entrada em serviço de veículos é composto por várias fases, as quais se encontram descritas no anexo II do presente documento.

A estrutura do QJN assenta no facto de que há informações a serem fornecidas em cada fase do processo para os «casos de autorização» conexos.

Na seleção dos «casos de autorização» para o processo de autorização de entrada em serviço de veículos, o objetivo foi o de abarcar todos os casos que se inserem no âmbito de aplicação da Diretiva relativa à interoperabilidade.

### **Casos de autorização**

Os procedimentos são similares para vários «casos de autorização». Por conseguinte, embora existissem mais casos de autorização teóricos, alguns foram agrupados.

Mais especificamente, os dois casos que se seguem foram agrupados num único caso, exceto no que diz respeito à autorização suplementar:

- veículos conformes com as ETI; e
- veículos não conformes com as ETI.

Efetivamente, para ambos os casos, existem dois conjuntos de requisitos aplicáveis: as ETI e as NTN. A única diferença reside no facto de que para os veículos conformes com as ETI, aplicam-se as ETI Material Circulante, ao passo que para os veículos não conformes com as ETI poderá ainda não ser esse o caso. Contudo, o processo é similar ainda que os requisitos possam divergir.

Para os veículos não conformes com as ETI aplica-se o seguinte no tocante a casos específicos e derrogações:

- **Casos específicos:** aplicam-se para a renovação ou readaptação de parte do veículo à qual as ETI são aplicáveis. Para autorizações complementares poderão ser aplicáveis casos específicos, se necessário, por razões de compatibilidade técnica com a rede.
- **Derrogações:** são aplicáveis ao abrigo do artigo 9.º da Diretiva relativa à interoperabilidade. Compete aos Estados-Membros interessados requerer uma derrogação à Comissão, que pode consultar a Agência quando avalia pedidos de derrogação complexos. A Comissão aplica às derrogações abrangidas pelo artigo 9.º, n.º 1,

alíneas b), d) e f), da Diretiva relativa à interoperabilidade o procedimento de regulamentação descrito no artigo 29.º dessa diretiva.

Nos termos do artigo 26.º, n.º 2, da Diretiva relativa à interoperabilidade, quando um veículo é autorizado para entrada em serviço o respetivo tipo é automaticamente autorizado, ao passo que quando um tipo de veículo é autorizado poderá não haver um veículo relacionado autorizado para entrada em serviço. Quando só o tipo é autorizado deve ser fornecida uma declaração de verificação CE (por exemplo, da aplicação do módulo SD).

Na descrição do processo, tanto a autorização de entrada em serviço de um veículo como a autorização de um tipo de veículo são combinadas, sempre que isso não esteja explicitamente diferenciado.

Os casos que se seguem foram desenvolvidos e descrito nos fluxogramas genéricos:

- Primeira autorização de tipo de veículo/veículo
- Nova autorização para tipo de veículo/veículo readaptado/renovado
- Autorização complementar para tipo de veículo/veículo já autorizado por um Estado-Membro da UE para veículos conformes com as ETI e não conformes com as ETI
- Autorização renovada para uma autorização de tipo que já não seja válida
- Autorização posterior de veículos conformes com um tipo de veículo autorizado (autorização de veículos do mesmo tipo)

O Artigo 21.º, n.º 13, da Diretiva 2008/57/CE menciona a autorização de entrada em serviço de séries de veículos. Este caso de autorização é entendido e considerado como a combinação de uma autorização de tipo de veículo com a subsequente autorização de um conjunto específico de veículos idênticos através da verificação da sua conformidade com o tipo. A autorização de séries de veículos não é, por isso, descrita nos fluxogramas genéricos.

### **Modelo de pedido**

O modelo de pedido é um documento harmonizado desenvolvido para facilitar o trabalho dos requerentes que pretendam obter uma autorização de entrada em serviço e/ou uma autorização de tipo de um veículo.

O modelo de pedido:

- Contém a informação que o requerente tem de fornecer do início ao fim do processo de autorização, abrangendo todas as etapas do quadro jurídico europeu.
- Inclui todos os casos de autorização definidos no Capítulo 4.3 e a autorização simultânea.
- Toma em consideração os requisitos de registo de um novo tipo de veículo no RETVA.
- Pode ser utilizado como lista de verificação pelo requerente e pela autoridade ou autoridades nacionais responsáveis pela segurança envolvidas na AES.
- Assegura a rastreabilidade ao longo de todo o processo de autorização.

O modelo pode ser encontrado no Anexo III.

## 5 **COMO UTILIZAR**

### 5.1 O DOCUMENTO DE REFERÊNCIA

O documento de referência contém as normas e os processos relacionados com a autorização de veículos, aplicados nos Estados-Membros da UE + Noruega e Suíça.

O utilizador irá, com base no âmbito do seu projeto de autorização, identificar as normas e os processos que têm de ser utilizados.

O documento de referência também poderá ser utilizado para o seguinte:

- Analisar o nível de interoperabilidade já alcançado.
- Analisar os dados contidos no documento de referência para:
  - Assegurar a coerência entre as ETI e as normas nacionais (por exemplo, evitando a duplicação de requisitos).
  - Reduzir o número de normas nacionais, quando possível.
  - Substituir normas nacionais por requisitos das ETI, quando possível.
  - Encerrar pontos em aberto nas ETI, quando possível.
  - Criar um processo único europeu.
  - Melhorar o processo de autorização de veículos.
  - Simplificar as classificações (A, B e C) entre as normas dos Estados-Membros.
- Gestão de projetos de autorização.
- Facilitação da autorização simultânea. Foi desenvolvido um procedimento para autorização simultânea, explicado na secção 5.3, sendo que a utilização deste procedimento é aconselhada, mas não obrigatória.

### 5.2 DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA NACIONAIS

#### **Utilizador**

Enquanto uma lista de normas de um Estado-Membro não tiver sido validada e publicada na BDDR pelo Estado-Membro, o utilizador pode aceder à lista de normas em formato pdf no sítio Web da Agência.

No âmbito da autorização complementar para a entrada em serviço de veículos ferroviários, nos termos dos artigos 23.º e 25.º da Diretiva relativa à interoperabilidade, a ANS não poderá realizar verificações com base nas normas nacionais classificadas no grupo A e publicadas na parte 2 do documento de referência (Documento de Referência Nacional). Neste contexto, os critérios verificados por uma autoridade nacional responsável pela segurança podem referir-se apenas aos seguintes aspetos:

- a compatibilidade técnica entre o veículo e a rede em causa, incluindo as normas nacionais aplicáveis aos pontos em aberto necessárias para garantir tal compatibilidade,

- as normas nacionais aplicáveis aos casos específicos devidamente identificados nas respetivas ETI.

### **Gestor do documento de referência**

O gestor do documento de referência assegura o seguinte:

- A introdução de alterações à estrutura dos documentos de referência nacionais (DRN), nomeadamente todas as atualizações da lista de parâmetros.
- A criação de modelos de relatórios mediante solicitação.
- O apoio aos gestores dos documentos de referência nacionais (DRN) no carregamento, atualização e publicação de informações (normas e classificação das normas) relacionadas com o DRN do respetivo Estado-Membro.
- A gestão da base de dados dos documentos de referência.

### **Gestor dos documentos de referência nacionais**

O gestor dos documentos de referência nacionais atualiza e publica as normas nacionais e a respetiva classificação. As mesmas encontram-se descritas nas secções 2.4 e 2.5 do Manual de Utilizador da BDDR.

## 5.3 OS QUADROS JURÍDICOS NACIONAIS

### **Utilizador**

Enquanto o quadro jurídico nacional de um Estado-Membro não tiver sido validado e publicado na BDDR pelo Estado-Membro, o utilizador pode aceder ao quadro jurídico nacional em formato .pdf no sítio Web da Agência.

O utilizador poderá consultar a informação de base, fluxogramas, comparação gráfica dos fluxogramas e relatórios constantes da BDDR. Esses elementos encontram-se descritos nas secções 3.4 e 3.5 do Manual de Utilizador da BDDR.

### **Gestor do quadro jurídico genérico**

O gestor do quadro jurídico genérico elabora os fluxogramas genéricos e a informação de base. Esses elementos encontram-se descritos na secção 5.13 do Manual de Utilizador da BDDR.

### **Gestor do quadro jurídico nacional**

O gestor do quadro jurídico nacional cria o respetivo quadro jurídico nacional, utilizando os fluxogramas genéricos e a informação de base. Esses elementos encontram-se descritos na secção 4.6 do Manual de Utilizador da BDDR.

### **Utilização do modelo de pedido**

No Anexo III da presente versão do Guia de Utilização apresenta-se um modelo de pedido de autorização de veículos, gerido pela ERA.

O pedido deve basear-se no modelo de pedido acima mencionado, o qual é preenchido pelo requerente e apresentado à(s) ANS. O pedido é atualizado em cada etapa do processo de autorização indicada no modelo:

- Compromisso preliminar
- Avaliação
- Dossiê de autorização

O requerente entrega à ANS o pedido atualizado, que pode servir depois como base para o debate nas diversas fases do processo.

A ANS pode utilizar a versão final do formulário de pedido para emitir a autorização do veículo em causa de forma harmonizada.

### **Procedimento aconselhado para a autorização simultânea**

Várias ANS podem atuar em conjunto na autorização de entrada em serviço de veículos. Para as autorizações de veículos em redes de vários Estados-Membros, o requerente deve apresentar o pedido, simultaneamente, a cada ANS em causa, em conformidade com a respetiva legislação em vigor à data do pedido.

As ANS estabelecem uma organização comum que deve conter, entre outras coisas, um calendário de implementação. Uma das ANS será identificada para assegurar a coordenação entre si. No contexto da execução da Decisão 2011/155/UE da Comissão, as ANS em causa acordam a aplicação dos documentos de referência conexos, em especial no atinente à parte 2 «Documentos de referência nacionais» e à parte 3 «Informações relativas aos quadros jurídicos nacionais». Os resultados do compromisso preliminar (ver parte 3 do documento de referência) sobre a partilha de funções e os critérios a aplicar (por exemplo, intercâmbio de documentos, formato dos documentos, língua a utilizar, intercâmbio de parâmetros, processamento de parâmetros não classificados no grupo A, etc.) são registados num relatório. Todos os participantes, incluindo o requerente, devem aceitar a referência do compromisso preliminar (o relatório supracitado).

A partilha das verificações dos parâmetros classificados no grupo A entre as ANS é realizada em concertação com o requerente e pode ser efetuada agrupando os parâmetros em tópicos definidos (por exemplo, «parâmetros relacionados com o travão de estacionamento»). Os documentos necessários para a autorização de entrada em serviço devem ser classificados de acordo com a estrutura do «dossiê técnico comum» que tem por base o anexo da Decisão 2009/965/CE da Comissão.

Para cada parâmetro classificado, o requerente envia a documentação necessária para a verificação apenas à ANS responsável pela avaliação desse parâmetro.

As ANS devem partilhar informações, por elas respetivamente avaliadas, utilizando o(s) «certificado(s) de conformidade» relacionado(s) com os parâmetros classificados no grupo A. O certificado de conformidade é emitido por tópico e não por parâmetro. Cada parâmetro avaliado deve estar claramente identificado em todos os certificados. Esses certificados de conformidade são suficientes para demonstrar a conformidade do veículo avaliado relativamente às normas conexas, nomeadamente as dos Estados-Membros/ANS que os recebem.

Para os parâmetros classificados nos grupos B e C, o requerente deve apresentar a documentação necessária a cada ANS em causa, incluindo o resultado da avaliação pelo OD, que por sua vez procederá à sua própria avaliação segundo a regulamentação nacional e a referência do compromisso preliminar acordado.

Os documentos enviados para cada ANS devem estar redigidos nas línguas constantes na referência do compromisso preliminar acordado.

Para os parâmetros classificados no grupo A do EM XX para o EM YY e C do EM YY para o EM XX, as avaliações realizadas pelo EM XX serão aceites pelo EM YY, mas não o contrário (indicando que poderá não haver equivalência bidirecional.)

Devem ser realizadas novas avaliações relativamente às modificações efetuadas num veículo que afetem um parâmetro detentor de um certificado. No caso de ficar demonstrada a conformidade com as normas, é emitido um novo certificado.

Todas as ANS devem emitir a autorização de entrada em serviço de veículos para a rede do seu próprio Estado-Membro, quando o dossiê de autorização conexo estiver completo e aceite.

Em cada Estado-Membro, o dossiê de autorização consistirá nos seguintes pontos:

- Documentos obtidos diretamente pela ANS do Estado-Membro para os parâmetros classificados no grupo B e C.
- Documentos obtidos e aceites diretamente pela própria ANS ou o certificado emitido por outras ANS para os parâmetros classificados no grupo A.

Dado que qualquer autorização de entrada em serviço de um veículo num determinado Estado-Membro, incluindo autorização complementar, é igualmente válida como autorização de tipo de veículo nesse Estado-Membro cada ANS em causa deve dispor de, pelo menos, uma cópia de todos os certificados, incluindo o relatório de avaliação, elaborado pelo organismo notificado, a fim de assegurar a integralidade do dossiê. Este é o caso de um pedido adicional ou renovado futuro do requerente.



## 6 **GESTÃO DE:**

### 6.1 GUIA DE UTILIZAÇÃO DO DOCUMENTO DE REFERÊNCIA

O guia de utilização será regularmente atualizado em função da experiência, tal como preconizado pela Agência com o apoio do Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada.

#### 1. **Planeamento**

Uma vez por ano, no mínimo, a Agência procederá à revisão do guia de utilização e apresentará as propostas que considere necessárias ao Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada. Se necessário, as partes interessadas podem solicitar revisões.

#### 2. **Atualização**

A Agência é responsável pela atualização do guia de utilização. Para esta atualização a Agência terá em conta qualquer contributo das partes interessadas.

#### 3. **Organização e coordenação das atividades**

A Agência procede à recolha de todos os contributos para melhorar o presente guia de utilização. O contributo das partes interessadas pode ser introduzido através de organizações setoriais; dos EM/ANS ou a partir de utilizadores individuais. Para fazê-lo deve ser enviada uma mensagem de correio eletrónico para o endereço [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu)

A proposta da Agência para uma atualização do presente guia de utilização será publicada no sítio Web da Agência, no mínimo, 1 mês antes de ser enviada ao Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada.

#### 4. **Tomada de decisões**

A decisão de haver atualizações mais frequentes do guia de utilização é tomada pelo Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada com base numa proposta da Agência.

O Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada é responsável por:

- validar a proposta da Agência; e
- aprovar a publicação do guia de utilização.

## 6.2 DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA NACIONAIS

O quadro para facilitar a autorização de veículos ferroviários tendo em consideração os requisitos indicados por normas técnicas nacionais tem por base três passos distintos:

1. Uma lista comum de parâmetros a verificar em conjunto com a autorização de veículos ferroviários.
  - Versão atual: Anexo da Decisão 2009/965/CE com a retificação publicada no Guia de Utilização do Documento de Referência v2.0-22.07. 2013.
  - O RISC n.º 73 de 04/06/2015 aprovou uma lista de parâmetros atualizada, que entrará em vigor em 01/01/2016.
2. Recolha dos vários requisitos nacionais relativamente a cada parâmetro em causa e publicação desses requisitos sob a forma de documento de referência nacional (ver Decisão 2011/155/UE).
3. Comparação e classificação, pelas diferentes autoridades dos Estados-Membros, da equivalência (A, B, C) das normas nacionais aplicadas com as normas aplicadas por outros Estados-Membros (em conformidade com o anexo VII, secção 2, da Diretiva 2008/57/CE).

### **Gestão dos documentos de referência nacionais (DRN)**

A Decisão 2011/155/UE descreve as modalidades de publicação e manutenção dos documentos de referência nacionais. Para facilitar o acesso e a administração das informações do documento de referência nacional, a Agência criou a Base de Dados dos Documentos de Referência (BDDR), que é continuamente atualizada.

Assim que a lista de normas tiver sido validada e publicada pelo Estado-Membro, o acesso a estas normas será redirigido do formato pdf no sítio Web da Agência para a página da BDDR.

### **Manutenção do DRN**

O EM/ANS deve rever o seu documento de referência nacional no sentido de garantir:

- A coerência com a legislação relevante da UE (por exemplo, ETI).
- A coerência com toda a legislação nacional relevante.
- A coerência com a evolução das normas pertinentes.
- A coerência com o estado atual da técnica (por exemplo, tendo em consideração os meios de conformidade nacionais aceitáveis).

O EM/ANS deve rever regularmente as informações contidas no documento de referência nacional para acompanhar a evolução das normas, especialmente em caso de progresso técnico ou de evolução das ETI.

A Agência prestará apoio às autoridades nacionais responsáveis pela segurança e aos Estados-Membros, para assegurar a permanente atualização das informações sobre as normas

aplicáveis conjuntamente com a autorização dos veículos ferroviários e a sua classificação da equivalência. Esse apoio consistirá em assistência à introdução na BDDR das informações fornecidas pelo EM/ANS e também em várias formas de formação dos utilizadores (por exemplo, reuniões de formação, vídeos com instruções, etc.).

Há outros intervenientes (nomeadamente, fabricantes, EF, GI, associações, etc.) que também podem aconselhar o Estado-Membro/ANS e/ou a Agência quanto à necessidade de atualizar a BDDR (por exemplo, caso estejam em falta normas conhecidas ou outras informações relevantes nela contidas pareçam estar desatualizadas). Ao receber essas informações, a Agência contactará o EM/ANS relevante para analisar a questão comunicada e, quando pertinente, o EM/ANS atualizará as informações na BDDR.

### **Evolução dos documentos de referência nacionais**

O projeto de normas novas ou alteradas deve ser notificado de acordo com o procedimento previsto na Diretiva 98/34/CE. Pelo contrário, os documentos de referência nacionais não devem ser notificados de acordo com esse procedimento.

A alteração de uma norma nacional por parte de um Estado-Membro pode, eventualmente, invalidar uma classificação no grupo A dessa norma, uma vez que poderá tornar o veículo incompatível com a rede do segundo Estado-Membro. Por conseguinte, é importante que os Estados-Membros sejam muito cautelosos quando alteram as normas e que tenham em consideração o impacto que a alteração poderá ter na classificação da norma por parte dos demais Estados-Membros. É recomendável debater essas alterações em reuniões do grupo de interesse geográfico (GIG) durante a elaboração da norma alterada.

### **Depuração das NTN**

A Agência ajudará os EM a verificar se as suas regras estão alinhadas com o quadro jurídico da UE, facilitando assim a notificação das NTN à CE<sup>1</sup>. Para o efeito, a Agência irá criar um serviço denominado «Depuração das regras». O serviço visa abranger o conjunto de atividades necessárias para facilitar a comparação e a notificação das normas técnicas nacionais, nomeadamente à luz da evolução das ETI, de que é exemplo o alargamento do âmbito de aplicação das ETI em janeiro de 2015. Incluirá o fornecimento de ferramentas como:

- Tabela de referência: que estabelece a correspondência entre a lista harmonizada de parâmetros e os parâmetros das diversas ETI.
- O ficheiro de transferência para a BDDR: para introduzir na base de dados as informações atualizadas dos documentos de referência nacionais.

<sup>1</sup> Ver Plano do Projeto «Estratégia de Alinhamento das Normas Técnicas Nacionais com o quadro jurídico da UE» (EN) – referência ERA-REP-128

No que toca ao âmbito e à finalidade do guia de utilização do documento de referência, a depuração das NTN está limitada às normas aplicáveis em conjunto com a autorização de veículos ferroviários.

Na avaliação da norma técnica nacional aplicam-se os critérios de avaliação apresentados no quadro 4. Para efetuar a avaliação, é necessário garantir o fornecimento de todas as informações exigidas para a notificação, por exemplo, o ponto em aberto, o caso específico ou o parâmetro a que a norma é aplicável, etc.

**Quadro 4: Critérios de avaliação da NTN (fonte: Notif-IT)**

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DA NTN	
1.	A NTN é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva 2008/57/CE?
2.	A norma corresponde a um requisito essencial e a um parâmetro? (Nota: na notificação de normas não conformes com as ETI, devem referir-se o subsistema e o parâmetro da lista de parâmetros; na notificação de normas relacionadas com uma ETI, a notificação apenas deve fazer referência a um ponto em aberto/caso específico, o que remeterá implicitamente para o parâmetro e o requisito essencial)
3.	A NTN é imposta a nível do Estado-Membro?
4.	A NTN é aplicável a todas as EF ou GI em causa? (ou seja, não deve entrar em concorrência)
5.	A NTN diz respeito a um subsistema não conforme com as ETI? (se a resposta for afirmativa (SIM) avance para a pergunta 8, caso contrário (NÃO) avance para a pergunta 6)
6.	Caso a NTN diga respeito a um domínio de aplicação abrangido por uma ETI, remete para um ponto em aberto/caso específico dessa ETI?
7.	Caso a NTN remeta para um ponto em aberto ou caso específico da ETI em causa, só especifica requisitos para garantir a conformidade com o ponto em aberto ou o caso específico da ETI? (neste caso, só se aceitam informações relativas ao PO/CS e verificar-se-ão todas as informações/requisitos adicionais para determinar se põem em causa a ETI).
8.	A NTN referencia corretamente o parâmetro selecionado na notificação?
9.	O texto da NTN é acessível/está disponível ao público?
10.	As informações relativas à publicação ou ao organismo emissor são adicionadas à NTN? Essas informações são exaustivas?
11.	Apenas para normas ALTERADAS: a norma ALTERADA é coerente com a norma que altera? (escolha SIM somente se os dados da norma anteriormente registada tiverem sido introduzidos)
12.	As informações relativas aos procedimentos de avaliação da conformidade e de verificação a que a NTN deverá ser submetida são adicionadas à NTN? Essas informações são exaustivas?
13.	As informações relativas aos organismos designados para realizar os procedimentos de avaliação da conformidade e de verificação são adicionadas à NTN? Essas informações são exaustivas?

Quando completam as informações relativas às respetivas NTN na BDDR, os Estados-Membros podem transferi-las, através de uma funcionalidade específica da BDDR, para a Notif-IT, para efeitos da notificação da CE.

A fase final do processo de depuração termina com a validação da norma pela CE e a publicação da validação na Notif-IT, passando a norma a ser indicada como «aprovada» na BDDR. Se a norma tiver sido rejeitada pela CE, deixa de ser aplicável e o Estado-Membro deve adotar as ações adequadas (por exemplo, retirar ou adaptar a norma).

### **Atualização da lista de parâmetros**

A proposta da Agência com vista à atualização da lista de parâmetros foi aceite no RISC n.º 73, em 4 de junho de 2015. A nova versão da lista de parâmetros entrará em vigor em 01/01/2016.

Esta revisão destina-se a melhorar a compreensão e aplicação da lista de parâmetros e inclui:

- aditar/melhorar a explicação dos parâmetros,
- eliminar parâmetros obsoletos,
- formular as observações tornadas necessárias em consequência da atualização das ETI (por exemplo, ETI CCS),
- especificações mais pormenorizadas,
- novos parâmetros (para determinados aspetos, por exemplo CEM).

A experiência obtida com as ANS, os GIG, os requerentes, outras partes interessadas e a Agência foi utilizada como contributo para a proposta.

A nova lista de parâmetros far-se-á acompanhar da tabela de referência, um documento publicado e gerido pela Agência que mostra a relação entre essa lista e os parâmetros das diversas Especificações Técnicas de Interoperabilidade. O conteúdo da tabela de referência será integrado na BDDR.

Até a nova lista de parâmetros entrar em vigor, as normas e a sua classificação da equivalência serão geridas na BDDR com base na lista de parâmetros publicada no Anexo III do Guia de Utilização do Documento de Referência v2.0-22.07.2013. Após a entrada em vigor da lista de parâmetros revista:

- A Agência implementará a lista atualizada de parâmetros na BDDR.
- A Agência coordenará com os EM/ANS a migração dos documentos de referência nacionais anteriormente publicados para a lista de parâmetros atualizada, tomando em consideração as etapas seguintes:
  - Mediante acordo com o EM/ANS, a Agência fornecerá a lista das normas existentes publicada na BDDR, na estrutura da nova lista de parâmetros, para que seja revista pelo EM/ANS. A lista será fornecida sob a forma de um ficheiro de *upload* da BDDR (MS Excel). Sempre que possível, as normas serão automaticamente atribuídas aos parâmetros da nova lista (quando existe uma relação direta com os parâmetros). O EM/ANS deverá rever a lista no que respeita à exatidão das informações fornecidas e

à sua atualização, e deverá atribuir um parâmetro adequado às normas em relação às quais não foi possível estabelecer uma relação direta entre a lista de parâmetros anterior e a lista atualizada.

- Após a revisão, o ficheiro *upload* da BDDR será enviado pelo EM/ANS à Agência para posterior introdução e publicação na base de dados.

### **Alteração de normas referidas pelas regras utilizadas na autorização de veículos (por exemplo, norma EN, ficha UIC, etc.)**

Dado que as normas podem ser alteradas pelas organizações setoriais por diversos motivos (incluindo benefícios comerciais), todos os Estados-Membros interessados têm de decidir adaptar a regra nacional à versão mais recente da norma em vigor, caso esta seja alterada. As regras nacionais devem fazer sempre uma referência clara à versão da norma a considerar.

Caso o Estado-Membro se proponha alterar a versão da norma setorial indicada na norma técnica nacional, deve aplicar-se o procedimento de notificação previsto na Diretiva 98/34/CE para os projetos de norma novos (atualizados).

Uma alteração das normas setoriais referidas nas normas pode pôr em causa todas as classificações das equivalências (A,B,C) conexas e, em consequência, estas classificações têm de ser reavaliadas. Para não comprometer a aceitação cruzada, este aspeto deve ser tido em conta por todos os envolvidos na revisão das normas setoriais quando quiserem alterar as normas utilizadas no contexto das autorizações de veículos.

### **Referências a normas setoriais ou a outra documentação nas normas técnicas nacionais:**

Para ter em conta o estado atual da técnica e também para possibilitar a evolução técnica, as normas nacionais remetem frequentemente para normas setoriais nacionais ou internacionais e para outros documentos emitidos pelas organizações do setor ferroviário, por exemplo, EN, fichas UIC, etc..

A versão da norma setorial ou do documento deve ser especificada, tendo o requerente de aplicar a versão referida. Nos casos em que a norma setorial ou o documento são especificados sem se identificar a versão aplicável, o requerente deve aplicar a última versão em vigor da norma ou do documento.

A versão das normas setoriais a utilizar durante os projetos deve ser especificada na referência do compromisso preliminar.

## 6.3 OS QUADROS JURÍDICOS NACIONAIS

### **Criação de um processo único europeu**

Para aplicar um quadro harmonizado é necessário que os Estados-Membros, apoiados pela Agência, adaptem os respetivos quadros jurídicos nacionais a fim de alinharem a autorização de veículos com o quadro da UE (quadro jurídico genérico).

A Agência prestará apoio aos Estados-Membros, estando a ser desenvolvido um procedimento para o efeito.

### **Quando jurídico genérico**

O quadro jurídico genérico é composto por fluxogramas genéricos e informação de base. O quadro jurídico genérico deve ser utilizado para:

- registar o QJN de cada Estado-Membro; e
- permitir que os requerentes acedam facilmente ao QJN.

Para o registo da informação de base, deve ser utilizado um formato diferente do fluxograma genérico.

Os fluxogramas genéricos e a informação de base contidos no anexo I e II abrangem todos os casos de autorização e cada atividade/resultado poderão ser desenvolvidos para recolher as informações necessárias:

- referências/hiperligações para as normas (textos jurídicos ou diretrizes); e
- características da atividade/resultado, por exemplo, formato (eletrónico, em papel).

Os fluxogramas genéricos contêm igualmente:

- referências à legislação da UE; e
- as funções envolvidas.

Cada Estado-Membro utilizará o quadro jurídico genérico para descrever o seu próprio QJN, bem como para indicar partes não utilizadas do mesmo ou aditar observações e informações quando necessário.

**Como ler os fluxogramas**

**Fluxogramas**

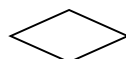
Fluxograma padrão que descreve o processo de autorização, utilizando seis símbolos da linguagem de modelização unificada:



Início/Fim



Atividade



Decisão com  
respostas  
múltiplas



Resultado



Subfase



Separador/agregador



Início  
intermédio/Fim



## Princípios

- Os símbolos estão ligados por setas direcionadas.
- No símbolo do agregador está indicado se as setas são consideradas «E» ou «Ou».
- O símbolo do separador é sempre considerado «E»
- O fluxograma começa e termina com o mesmo símbolo.
- Para melhorar a legibilidade, não se incluem nos fluxogramas circuitos lógicos (que executam uma atividade ou série de atividades até a condição estar preenchida).
- Uma atividade é uma ação que requer o emprego de um verbo, por exemplo, solicitar, fornecer, alterar.
- Uma decisão é, muitas vezes, a resposta a uma questão. Normalmente, a resposta é composta pelo binário sim/não, mas pode igualmente ser de escolha múltipla.
- Um resultado é uma consequência de uma ação e, muitas vezes, corresponde a um documento em papel ou formato eletrónico.
- Os resultados são entregues ao destinatário.
- A função indicada no fluxograma deve ser entendida como a função responsável pela atividade. Poderá haver outros intervenientes a prestar apoio, mas não se encontram especificados no fluxograma.
- Caso haja um prazo definido na legislação, o mesmo é indicado na atividade/decisão/resultado por: (\*).
- As atividades/decisões/resultados estão codificados por cor para indicar se se trata de:
  - Verde = prática recomendada
  - Lilás = Obrigatório nos termos da legislação da UE
  - Castanho = Obrigatório nos termos da legislação nacional
- As referências à legislação foram codificadas por cor para indicar se se trata de:
  - Amarelo = UE
  - Cinzento = nacional
- Nota relativa:
  - quer a uma atividade obrigatória nos termos da legislação da UE e que não é transposta ou não aplicada num EM
  - quer a outra atividade (prática recomendada, obrigatória nos termos da legislação nacional), fornecendo informações adicionaisfiguram em caixas de texto com fundo branco e orla tracejada
- São utilizadas as seguintes abreviaturas da UE:
  - DI – Diretiva 2008/57/CE da Comissão relativa à Interoperabilidade,
  - R – Recomendação 2014/897/UE,
  - MCS – Regulamento n.º 402/2013 relativo a um método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos

## Informações sobre o quadro jurídico nacional a serem fornecidas além dos fluxogramas

A fim de recolher as informações necessárias sobre o QJN, é necessário, além dos fluxogramas, fornecer algumas informações.

Em geral, são necessárias informações para normas e documentos. Esse aspeto encontra-se descrito nas secções que se seguem e as atividades/decisões/resultados que requerem informações adicionais estão indicadas com bordos compactos nos fluxogramas.

Poderá haver outras informações não relacionadas com normas ou documentos.

Relativamente às normas, especificar:

- a referência pormenorizada da(s) norma(s) que descreve(m) os requisitos; e
- língua(s) na(s) qual(is) a(s) norma(s) está(ão) disponível(is).

### **Informação de base**

A disponibilização da informação de base aos intervenientes é uma prática comum.

Na sua maioria, as informações exigidas são necessárias para compreender a aplicação das medidas adotadas pelos Estados-Membros na transposição da Diretiva relativa à interoperabilidade nos termos da Recomendação 2014/897/UE.

A fim de tornar o procedimento transparente para todas as partes envolvidas, a informação de base é, portanto, incluída como o pré-requisito para o processo.

A informação de base inclui descrições:

- dos processos/procedimentos de autorização e diretrizes;
- funções e responsabilidades dos intervenientes relevantes;
- taxas;
- pontos de contacto; e
- prazos legais a nível nacional.

### **Publicação e manutenção dos quadros jurídicos nacionais**

#### **Gerir o quadro jurídico genérico**

##### **1. Planeamento**

Na sequência da atualização da legislação da UE e/ou de qualquer recomendação da UE e/ou da Agência para melhorar a autorização de veículos ou com base na experiência, a Agência procederá à revisão do quadro jurídico genérico, uma vez por ano, e apresentará as propostas que considere necessárias ao Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada.

##### **2. Atualização**

A Agência é responsável pela atualização do quadro jurídico genérico. Para cada atualização, a Agência terá em conta o contributo das partes interessadas.

##### **3. Organização e coordenação das atividades**

A Agência procede à recolha de contributos para melhorar o quadro jurídico genérico. O contributo das partes interessadas pode ser introduzido através de organizações setoriais,

dos EM/ANS ou a partir de utilizadores individuais. Para fazê-lo deve ser enviada uma mensagem de correio eletrónico para o endereço [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu)

A proposta da Agência para uma atualização do guia de utilização será publicada no sítio Web da Agência no mínimo 1 mês antes de ser enviada ao Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada.

#### 4. Tomada de decisões

O Grupo de Trabalho de Aceitação Cruzada é responsável por:

- a. validar a proposta da Agência; e
- b. aprovar a publicação do quadro jurídico genérico.

#### **Gerir o quadro jurídico nacional**

Assim que o quadro jurídico nacional de um Estado-Membro tiver sido validado e publicado pelo mesmo na BDDR, será eliminado o acesso ao quadro jurídico nacional em formato pdf no sítio Web da Agência.

#### 1. Planeamento

O EM/ANS irá rever o respetivo quadro jurídico nacional, seguindo:

- a. a atualização da legislação da UE e/ou qualquer recomendação da UE/Agência para melhorar a autorização de veículos; ou
- b. a atualização da legislação nacional.

#### 2. Atualização

A primeira pessoa de contacto identificada na informação de base assegura que a atualização do quadro jurídico nacional é executada.

#### 3. Organização e coordenação das atividades

Assim que a atualização do quadro jurídico genérico for publicada, a Agência notifica todas as pessoas de contacto responsáveis pelo quadro jurídico nacional na BDDR, enviando uma mensagem de correio eletrónico para [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu).

A atualização do quadro jurídico nacional será publicada no prazo de 1 mês a contar da notificação feita pela Agência.

Quando uma nova norma nacional relacionada com a autorização de veículos for notificada na NOTIF-IT, o quadro jurídico nacional deve ser publicado no prazo de 1 mês a contar da notificação.

#### 4. Tomada de decisões

A primeira pessoa de contacto identificada na informação de base é responsável por:

- a. validar o quadro jurídico nacional e
- b. aprovar a sua publicação.

## ANNEXO I – FORMULÁRIO DA INFORMAÇÃO DE BASE

### 1. Informações gerais

Dados de contacto para o Quadro Jurídico Nacional		
País declarante	Nome da organização	Número de telefone do gabinete
Nome de contacto	Endereço eletrónico	Número de telemóvel

	Existe (Sim/Não)	Classificação: (geral, específica, pormenorizada)	Referência pormenorizada da(s) norma(s)	Língua(s) na(s) qual(ais) a(s) norma(s) está(ão) disponível(eis)	EM
Diretiva relativa à interoperabilidade transposta?		Não aplicável			Não aplicável
Diretriz nacional		Não aplicável			
Autorização complementar necessária		Não aplicável			
Definições:	Tipo de veículo				
	Prazo de validade de um tipo	Não aplicável			
	Readaptação				
Renovação					
Especifique os procedimentos de ensaio - requisitos administrativos, técnicos e operacionais					
Coordenação com outros EM	Procedimento para pedido simultâneo				

Parte 1 do documento de referência - Guia de Utilização

\*\*\*\*\*

Taxas	Existe (Sim/Não)	Montante Euro	Condições (fixa/por hora)	Referência pormenorizada da norma	Língua(s) na(s) qual(ais) a(s) norma(s) está(ão) disponível(eis)
Para obter a diretriz nacional					
Para a confirmação da receção do pedido					
Para emitir a autorização					
Para a recusa da autorização					
Para o procedimento de recurso à ANS					
Para o procedimento de recurso ao Organismo de Recurso					
Para a ANS atuar como organismo de avaliação (OD/MCS)					
Para a ANS emitir certificados (OD/MCS)					

## 2. Funções e responsabilidades

As funções/intervenientes que se seguem poderão estar envolvidos no procedimento de autorização de entrada em serviço de veículos: requerente, EF, GI, ON, OD, ANS, EM, organismo de avaliação (MCS) e outros (laboratórios, etc.).

Alguns intervenientes poderão desempenhar funções especiais. Por exemplo, um requerente pode igualmente ser uma EF, assim como um ON pode igualmente ser um OD. O presente quadro visa esclarecer os requisitos, se existentes, para cada uma das funções supracitadas.

O quadro deve ser preenchido com as seguintes informações:

- referência às normas que descrevem cada função e a(s) língua(s) nas quais as normas estão disponíveis;
- lista de critérios que permite ao interveniente desempenhar a função; e
- lista de todos os intervenientes capazes de desempenharem uma função.

Requisito aplicável ao interveniente para a função	Requerente	GI	ON	OD	ANS	EM	Organismo de recurso	Organismo de avaliação	Entidade competente	Outros(*)
Referência pormenorizada da(s) norma(s)										
Língua(s) na(s) qual(ais) a(s) norma(s) está(ão) disponível(eis):										
Lista de critérios de aceitação	- -									



Lista de intervenientes elegíveis para atuar como:		Nã o apli cáv el	Não aplicáv el							
--	--	------------------------------	----------------------	--	--	--	--	--	--	--

(\*) descrever a função e a base jurídica relativa ao envolvimento de qualquer «outro» interveniente não referido nas diretivas relativas à interoperabilidade e à segurança.

### 3. Calendário

Existe um calendário nacional		Especificar calendário	Referência pormenorizada da(s) norma(s)	Língua(s) na(s) qual(ais) a(s) norma(s) está(ão) disponível(eis)
Para o caso de nova autorização após readaptação/renovação: para o EM/ANS tomar uma decisão nos termos do artigo 20.º, n.º 1, da Diretiva relativa à interoperabilidade				
Para todos os casos de recusa de autorização nos termos do artigo 21.º, n.º 7, da Diretiva relativa à interoperabilidade:	Pedido de revisão da recusa apresentado pelo requerente à ANS			
	Confirmação da recusa pela ANS			
	Pedido de revisão da recusa apresentado pelo requerente ao organismo de recurso – Eventual parecer da Agência, se solicitado pelo organismo de recurso			
Para o caso de autorização complementar de veículos conformes com as ETI	Decisão da ANS que deverá ser tomada o mais rapidamente possível, nos termos do artigo 23.º, n.º 7, da Diretiva relativa à interoperabilidade:			
	(a) após a apresentação do dossiê de autorização			
	(b) após a prestação das informações complementares solicitadas pela autoridade nacional responsável pela segurança, se for esse o caso			
	(c) após a comunicação dos resultados dos ensaios solicitados pela autoridade nacional responsável pela segurança, se for esse o caso			



Parte 1 do documento de referência - Guia de Utilização

\*\*\*\*\*

Para o caso de autorização complementar de veículos não conformes com as ETI	Decisão da ANS que deverá ser tomada o mais rapidamente possível, nos termos do artigo 25.º, n.º 5, da Diretiva relativa à interoperabilidade:			
	(a) após a apresentação do dossiê de autorização			
	(b) após a prestação das informações complementares solicitadas pela autoridade nacional responsável pela segurança, se for esse o caso			
Para todos os casos de autorização complementar: veículos conformes com as ETI e veículos não conformes com as ETI;	(c) após a comunicação dos resultados dos ensaios solicitados pela autoridade nacional responsável pela segurança, se for esse o caso			
	Para os ensaios/verificações (incluindo compatibilidade da rede) com os intervenientes identificados, em especial o GI, que deverá ocorrer, nos termos do artigo 23.º, n.º 6, e do artigo 25.º, n.º 4, da Diretiva relativa à interoperabilidade, o mais tardar,			
	quando exista uma autorização tácita nos termos do artigo 21.º, n.º 8, da Diretiva relativa à interoperabilidade			

\*\*\*\*\*



---

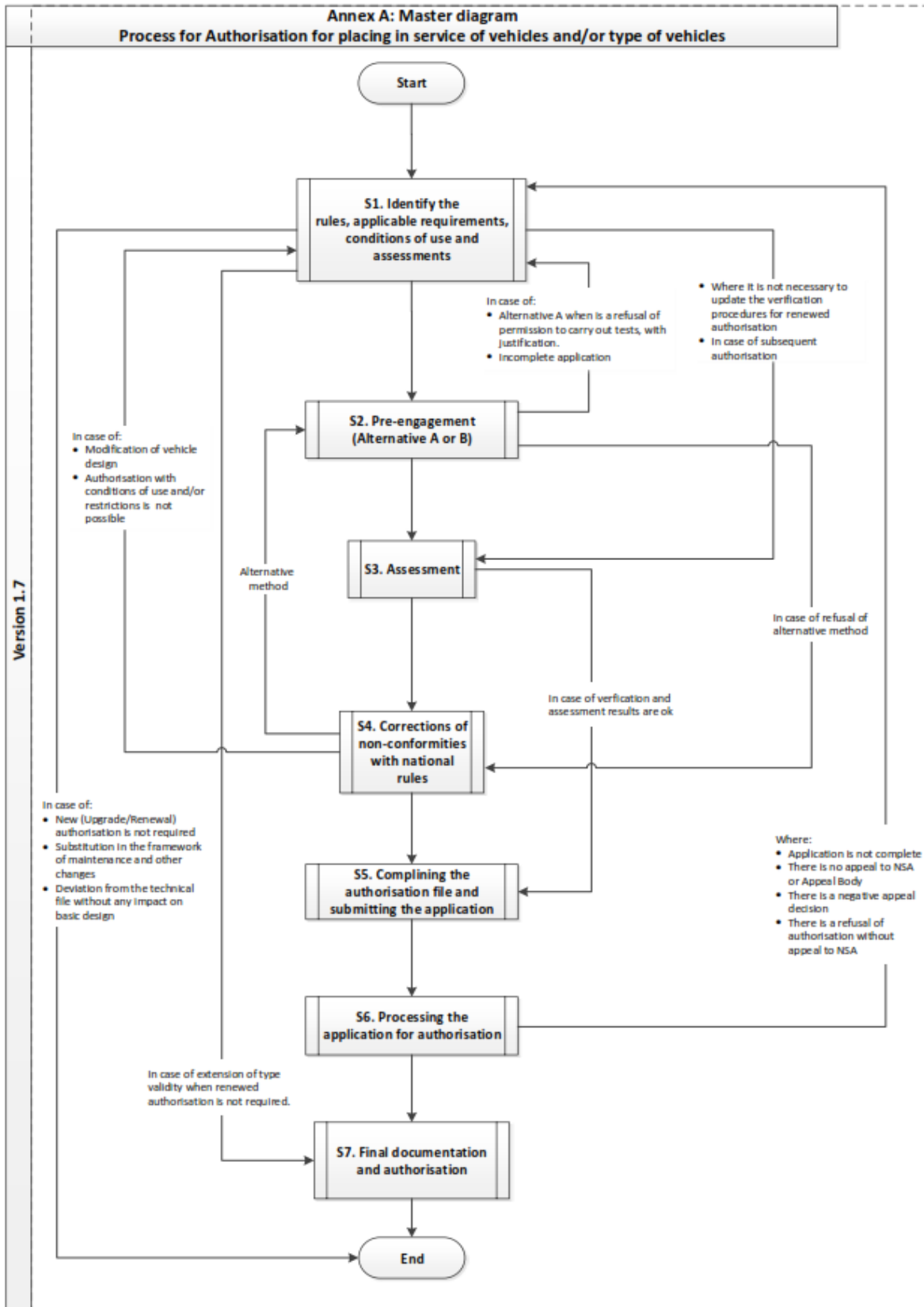
\*\*\*\*\*

## **ANEXO II – FASES DO PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO**

O processo consiste em informações gerais e oito fases. As informações gerais constituem uma condição prévia para a descrição do processo.

Fases do processo:

- Fase 1 – Identificar as normas, os requisitos aplicáveis, as condições de utilização e as avaliações;
  - Fase 1 – Subfase 1: Decidir sobre um caso de autorização;
  - Fase 1 – Subfase 2: Derrogação das ETI;
- Fase 2
  - Compromisso preliminar - Alternativa A (quando a metodologia para os ensaios inclui uma entidade competente para autorizar a sua realização):
  - Compromisso preliminar - Alternativa B (quando a metodologia para os ensaios não inclui uma entidade competente):
    - Subfase 1: Avaliar a proposta de método alternativo para cumprir os requisitos essenciais;
    - Subfase 2: Autorização para realizar ensaios em via;
- Fase 3 – Avaliação;
- Fase 4 – Correção dos casos de não conformidade com as normas nacionais;
- Fase 5 – Compilação do dossiê de autorização e apresentação do pedido;
- Fase 6 – Processamento do pedido de autorização:
  - Subfase 1: Recurso;
- Fase 7 – Documentação e autorização finais
- Fase 8 – Registo da autorização do veículo no registo nacional de material circulante (RNMC).



\*\*\*\*\*

## **Fase 1. Identificar as normas, os requisitos aplicáveis, as condições de utilização e as avaliações**

### **Decisão sobre o caso de autorização aplicável**

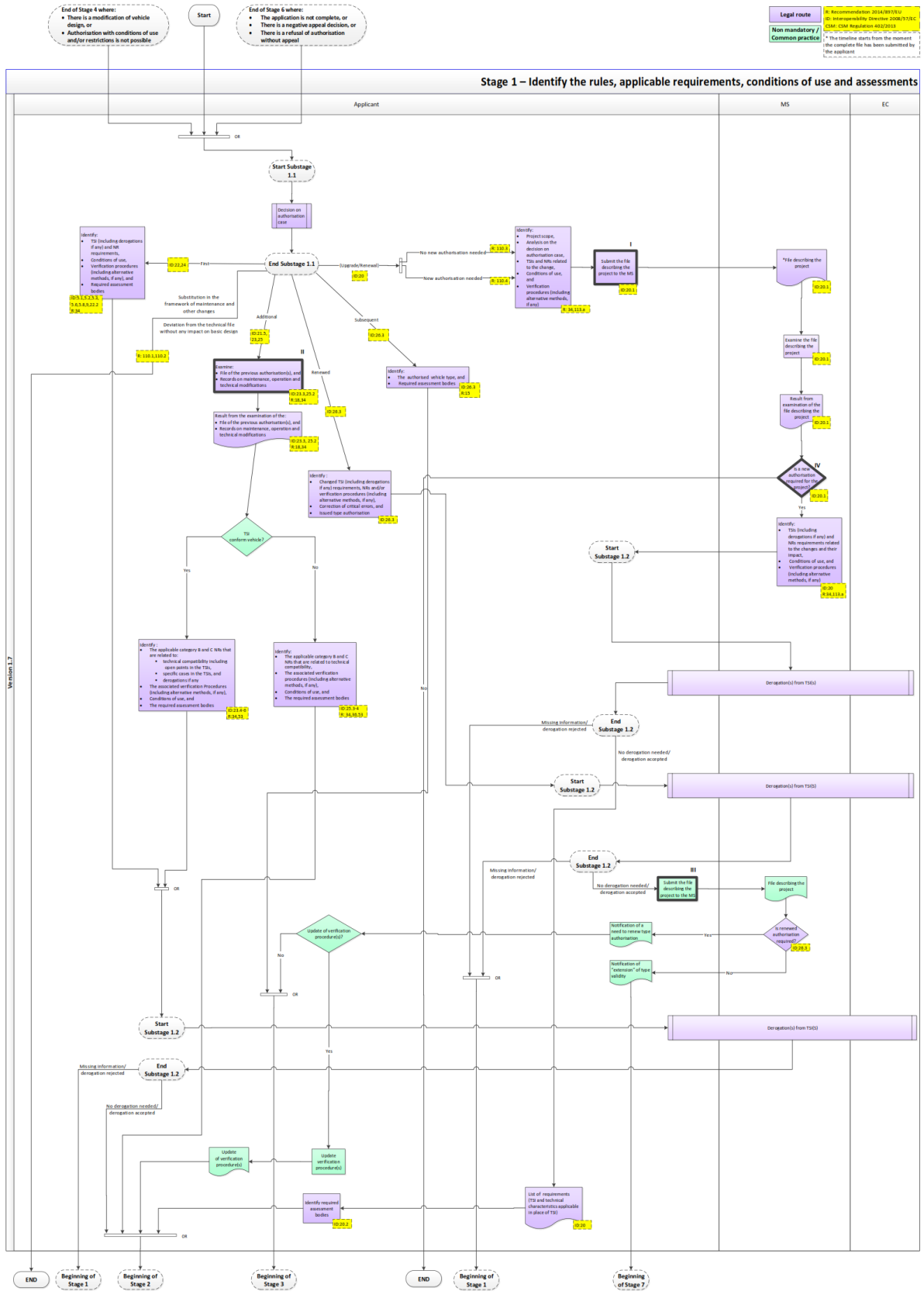
Na primeira etapa da fase 1, o requerente deve tomar uma decisão sobre o caso de autorização aplicável, exceto para novas autorizações, em que essa decisão incumbe ao Estado-Membro. O requerente, em caso de renovação ou readaptação, deve informar o EM e inquirir se é ou não necessária uma nova autorização. Esta fase baseia-se nas informações gerais contidas na documentação do QJN.

Nota: As alterações podem incluir modificações do *software*.

### **Informações sobre o QJN a serem fornecidas além dos fluxogramas**

Especificar:

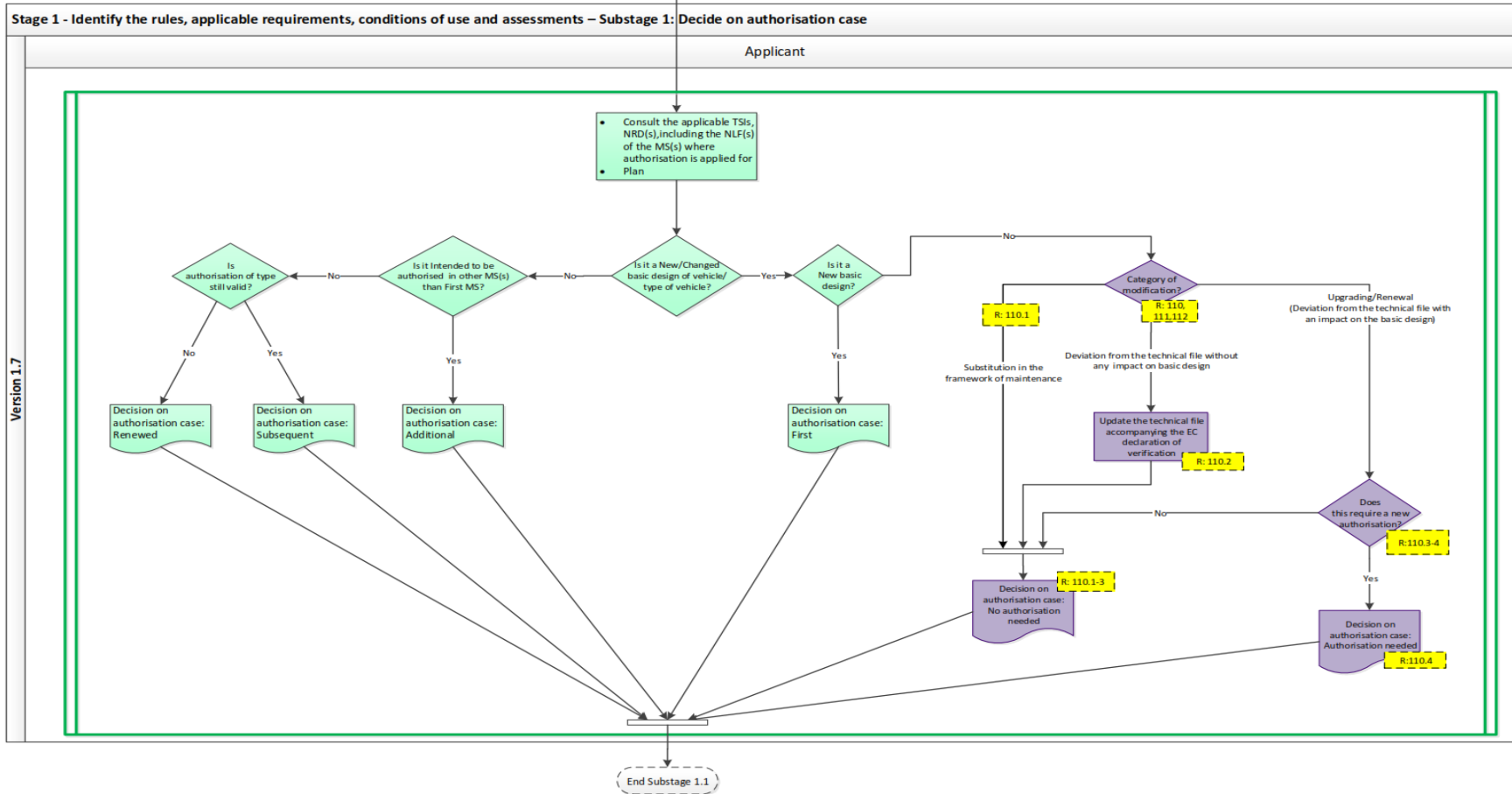
- os requisitos relativos ao conteúdo do ficheiro que descreve o projeto em caso de readaptação/renovação;
- os requisitos relativos ao conteúdo do dossiê da ou das autorizações anteriores;
- os requisitos relativos ao conteúdo dos registos de manutenção, funcionamento e alterações;
- os requisitos relativos ao conteúdo do ficheiro que descreve o projeto em caso de autorização renovada;
- os critérios para uma nova autorização.





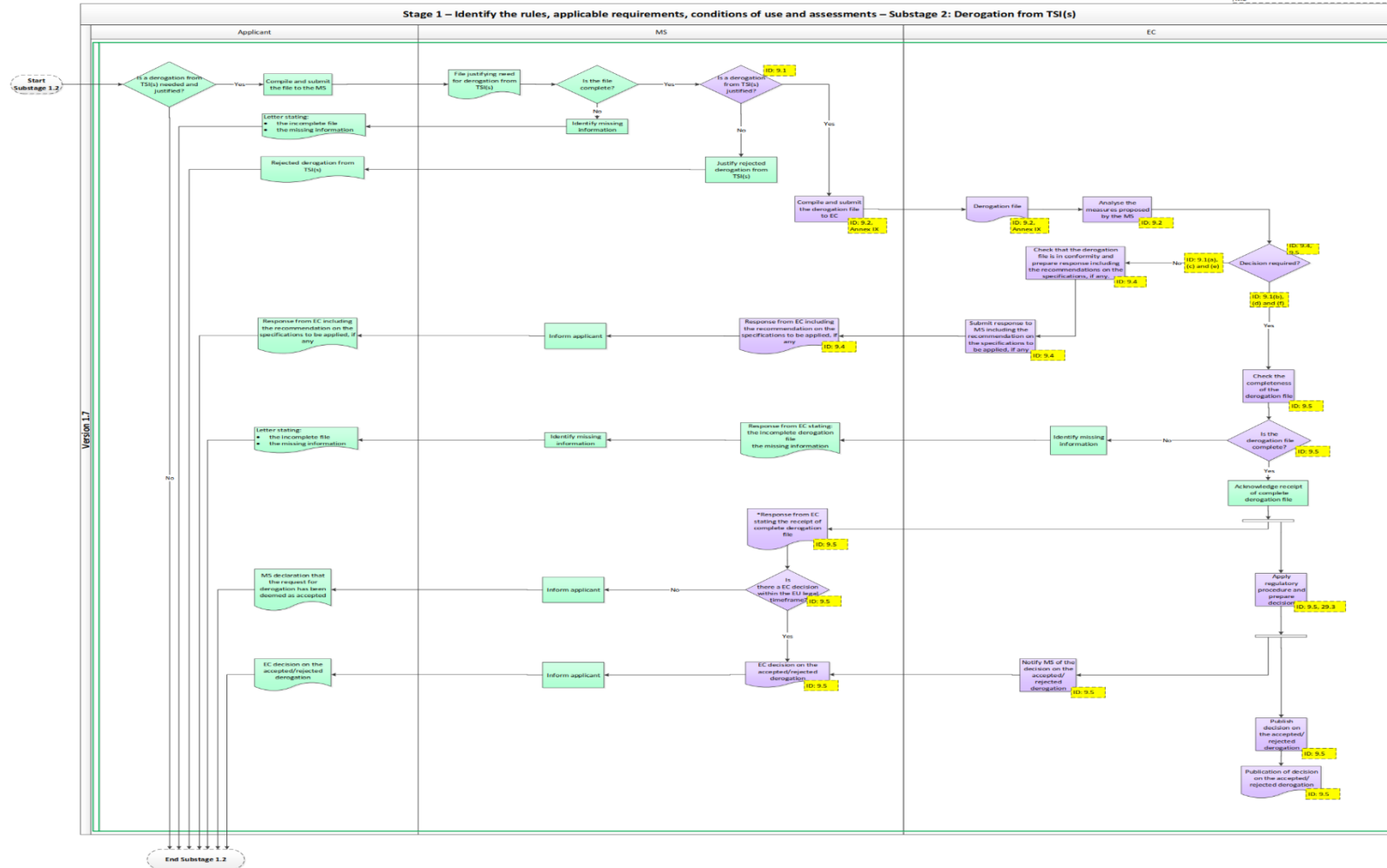
Non mandatory/  
Common practice  
Legal route

R: Recommendation  
2014/897/EU





Legal route	ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
Non mandatory / Common practice	* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS



\*\*\*\*\*

## Fase 2. Compromisso preliminar (Alternativa A/Alternativa B)

A inclusão do compromisso preliminar deve-se ao facto de ser uma «boa» prática comum.

### Descrição do processo

O processo é descrito no fluxograma. Na secção seguinte são fornecidas explicações suplementares.

No caso das normas nacionais, as avaliações, os procedimentos de verificação conexos e os dados requeridos para cada EM estão registados na parte 2 do Documento de Referência.

A participação das diversas funções na fase de compromisso preliminar envolve o seguinte:

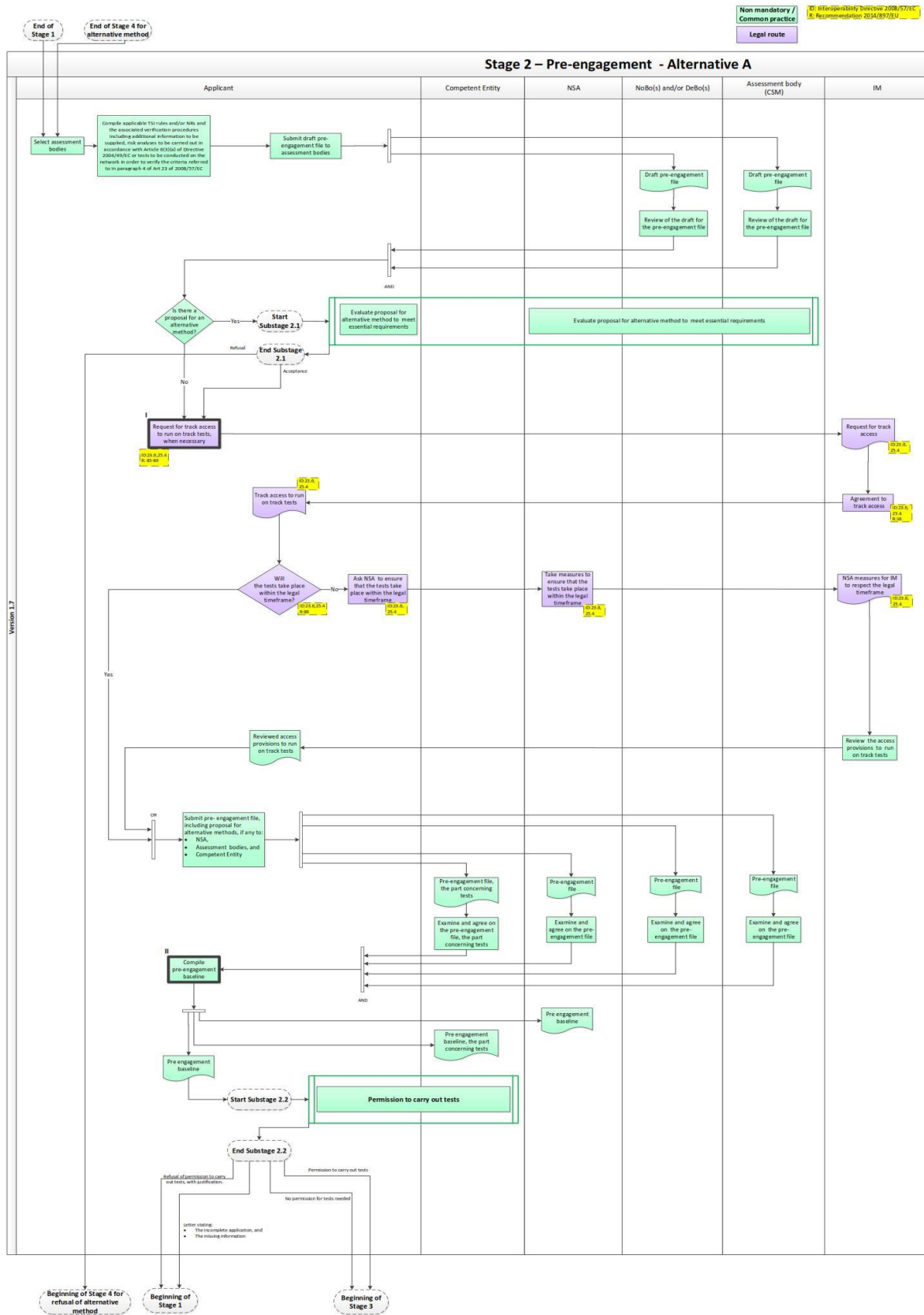
- Requerente - todas as questões relativas ao compromisso preliminar.
- ANS - as normas aplicáveis, incluindo disposições nacionais específicas para os ensaios em via.
- Organismos de avaliação - acordos com o requerente.
- Gestor da infraestrutura - obtenção de acesso para realizar os ensaios.
- Entidade competente exigida pelo Estado-Membro no caso da Alternativa A.

Desta fase resulta a referência do compromisso preliminar acordada entre as funções envolvidas.

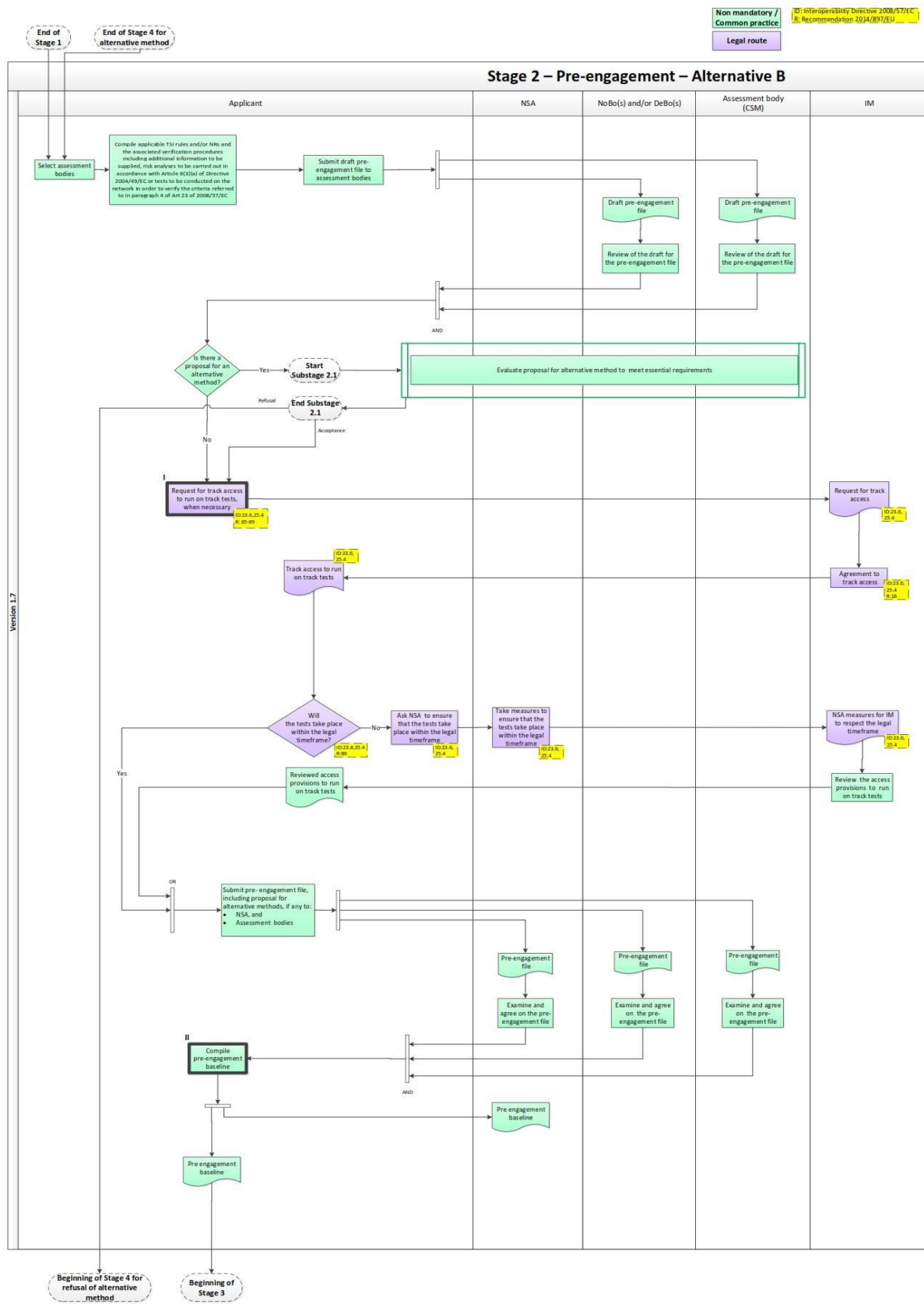
### Informações sobre o QJN a serem fornecidas além dos fluxogramas

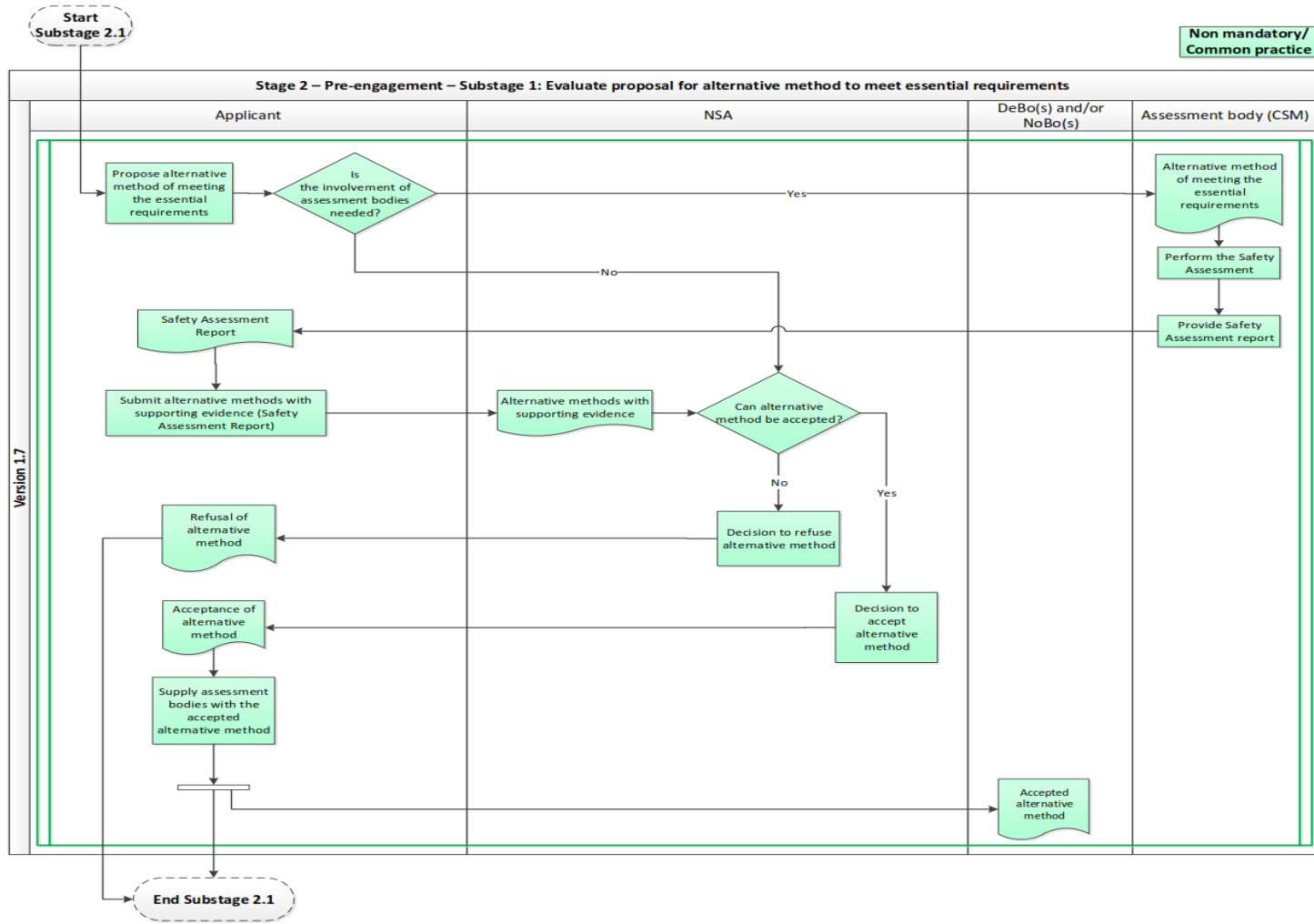
Especificar:

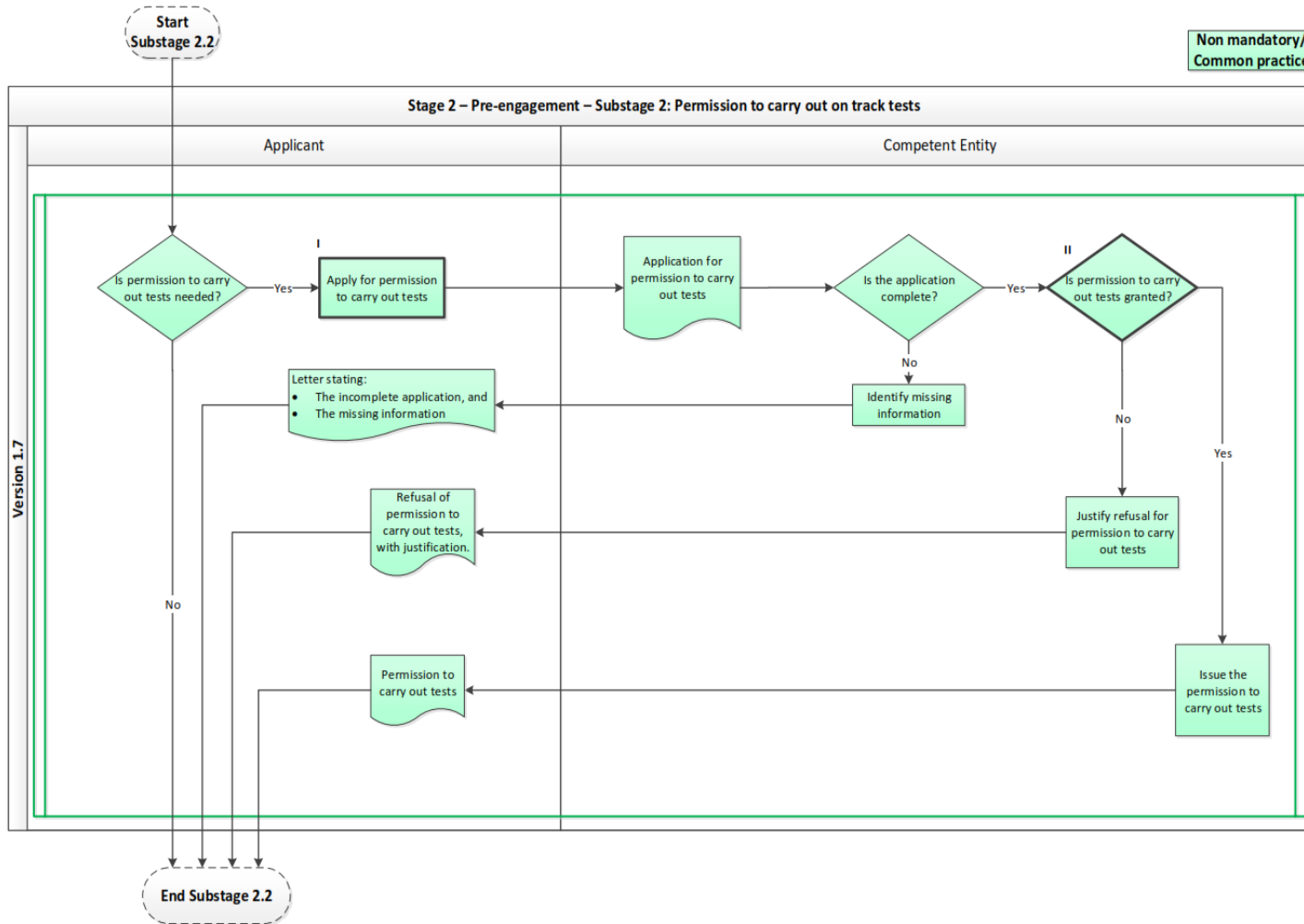
- o procedimento para determinar as condições de circulação nos ensaios em via;
- o procedimento para estabelecer a referência do compromisso preliminar;
- os requisitos e o conteúdo do pedido de autorização para realizar os ensaios; e
- os critérios de decisão da autorização para realizar ensaios.













### **Fase 3. Avaliação**

A avaliação é uma fase do processo de entrada em serviço dos veículos mencionado na Diretiva relativa à interoperabilidade.

#### **Descrição do processo**

Todas as avaliações necessárias para a autorização de tipo de veículo/veículo são abrangidas por esta fase. No entanto, as avaliações de pormenor (subsistemas, partes de subsistemas, fases das verificações, componentes de interoperabilidade) não são aqui desenvolvidas.

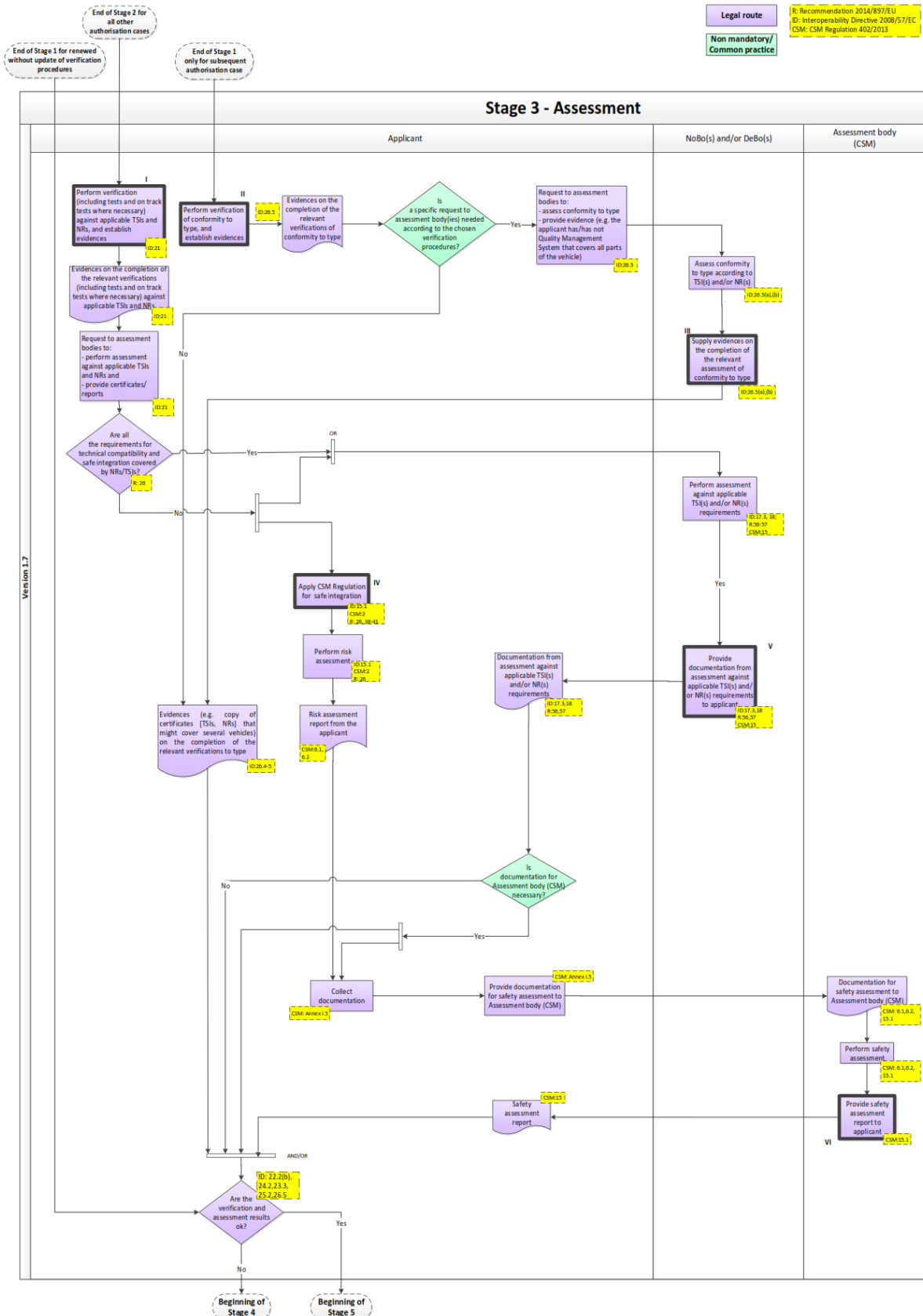
Cada organismo de avaliação é responsável pela compilação dos documentos referentes às avaliações realizadas.

O requerente efetua as verificações e estabelece os respetivos resultados.

#### **Informações sobre o QJN a serem fornecidas além dos fluxogramas**

Especificar:

- os requisitos relativos à avaliação de risco;
- os requisitos relativos aos dados obtidos; e
- os requisitos relativos ao conteúdo do relatório de avaliação da segurança.



\*\*\*\*\*

#### **Fase 4. Correção dos casos de não conformidade com as normas nacionais**

Parte-se do princípio de que as normas devem ser cabalmente cumpridas, salvo se for concedida uma derrogação das ETI e/ou da norma ou normas nacionais, pelo que o requerente apenas pode optar pela alteração da conceção ou das condições de utilização.

##### **Descrição do processo**

As ações corretivas podem repetir-se até a conformidade ser atingida.

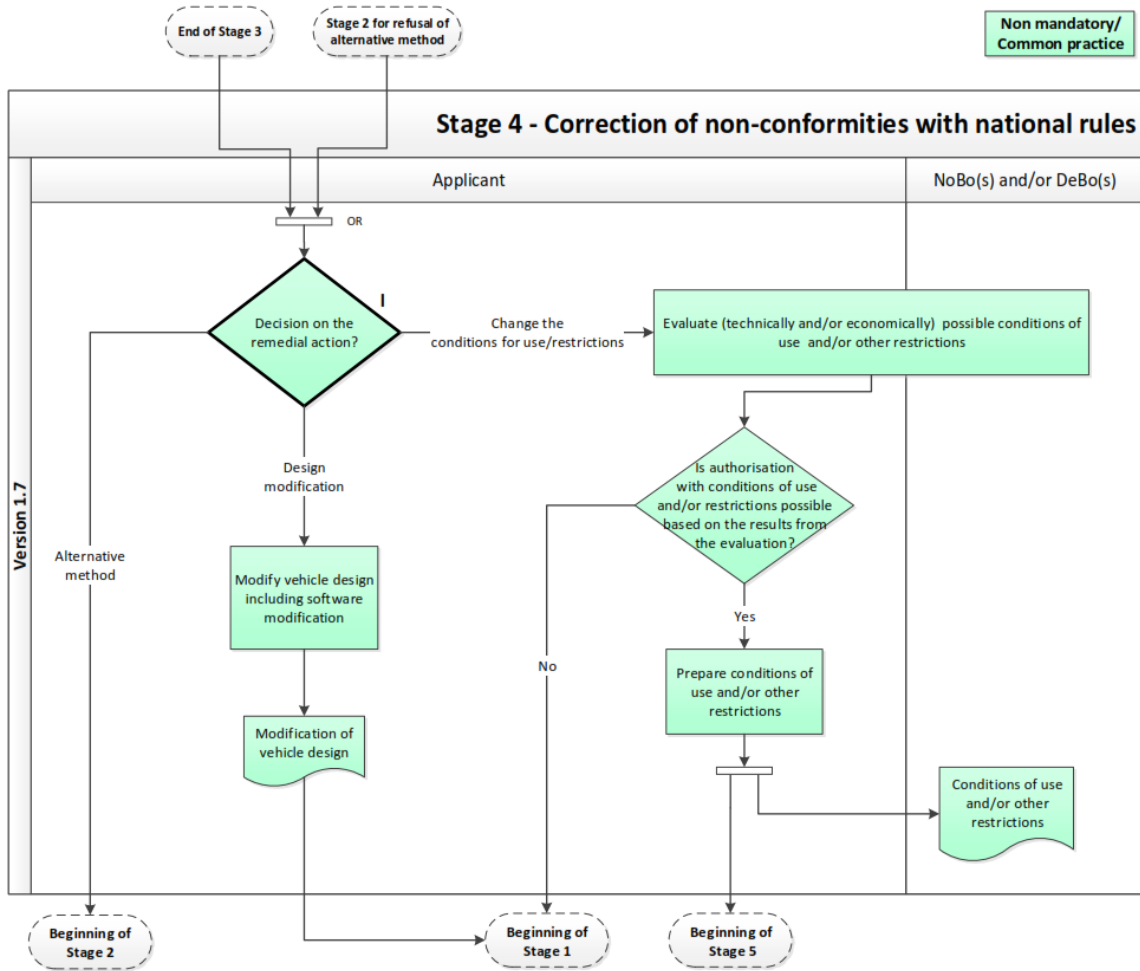
A proposta de condições de utilização e/ou outras restrições deve basear-se nas avaliações necessárias de acordo com a Fase 3. As restrições devem ser tanto quanto possível evitadas.

Nota: A AES tem lugar antes de o veículo entrar efetivamente em serviço. A utilização de um veículo e a sua exploração segura (incluindo a exploração e a manutenção) estão abrangidas pelos sistemas de gestão da segurança (SGS) da EF. Em relação à AES, a ANS limita-se a verificar, no que à exploração e manutenção diz respeito, o estado de funcionamento nominal do veículo.

##### **Informações sobre o QJN a serem fornecidas além dos fluxogramas**

Especificar:

- possíveis medidas corretivas: método alternativo, alteração da conceção, alteração das condições de utilização/restrições; e
- os critérios de decisão sobre as medidas corretivas.



\*\*\*\*\*

## **Fase 5. Compilação do dossiê de autorização e apresentação do pedido**

### **Descrição do processo**

A compilação do dossiê de autorização abrange todas as atividades relacionadas com a recolha dos documentos comprovativos exigidos para o pedido.

O pedido de autorização oficial é apresentado quando o dossiê de autorização está completo de acordo com o âmbito acordado.

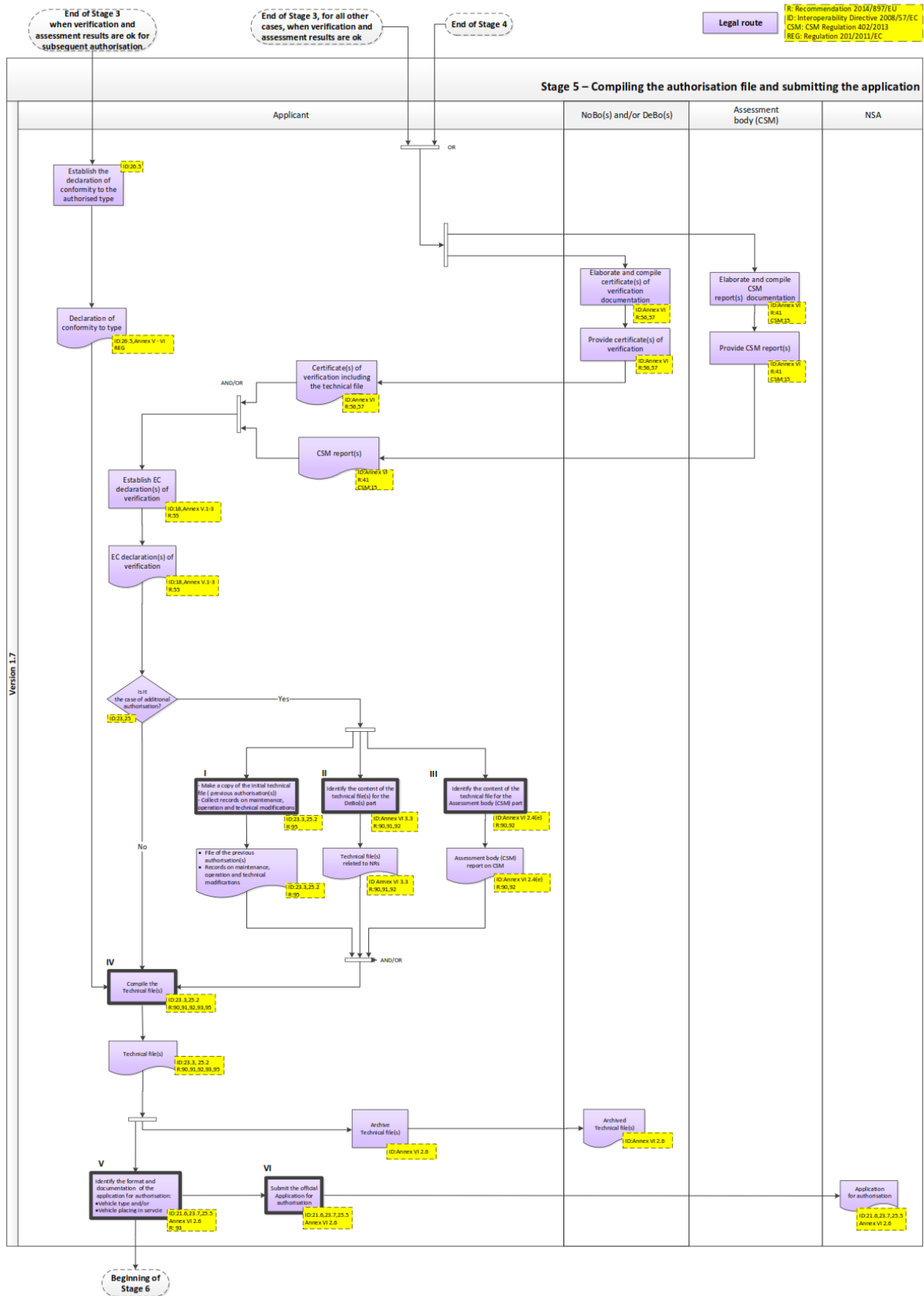
Os certificados devem conter as condições de utilização e/ou as restrições, caso existam, tal como são descritas na Diretiva relativa à interoperabilidade.

### **Informações sobre o QJN a serem fornecidas além dos fluxogramas**

Especificar:

- os requisitos relativos ao conteúdo do dossiê de autorização (incluindo os «dossiês técnicos»);
- se há uma lista de verificação clara a utilizar na compilação do dossiê de autorização;
- a documentação aceite para uma autorização concedida antes da aplicação da Diretiva relativa à interoperabilidade;
- os requisitos e o conteúdo do pedido oficial; e
- o prazo de apresentação do pedido oficial a contar da referência do compromisso preliminar, caso exista.





\*\*\*\*\*

## Fase 6. Processamento do pedido de autorização

### Informações sobre o QJN a serem fornecidas além dos fluxogramas

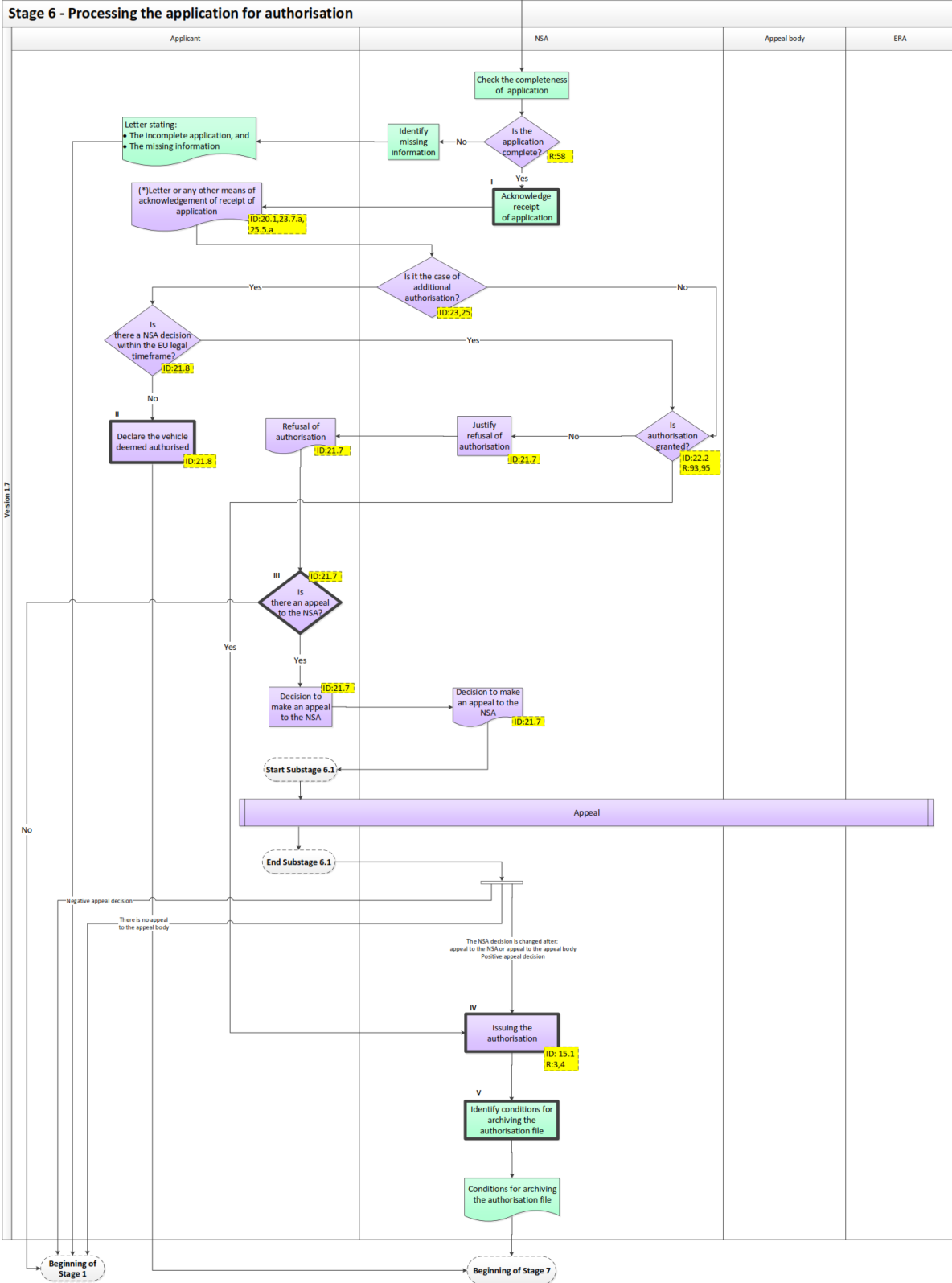
Especificar:

- os requisitos relativos à confirmação da receção do pedido;
- os requisitos relativos à emissão da autorização;
- os requisitos relativos ao recurso à ANS;
- os requisitos relativos ao conteúdo da justificação do recurso à ANS;
- os requisitos relativos à interposição de recurso ao organismo de recurso;
- os requisitos relativos ao arquivamento do dossiê de autorização pela ANS; e
- os requisitos relativos à autorização tácita.



(\*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

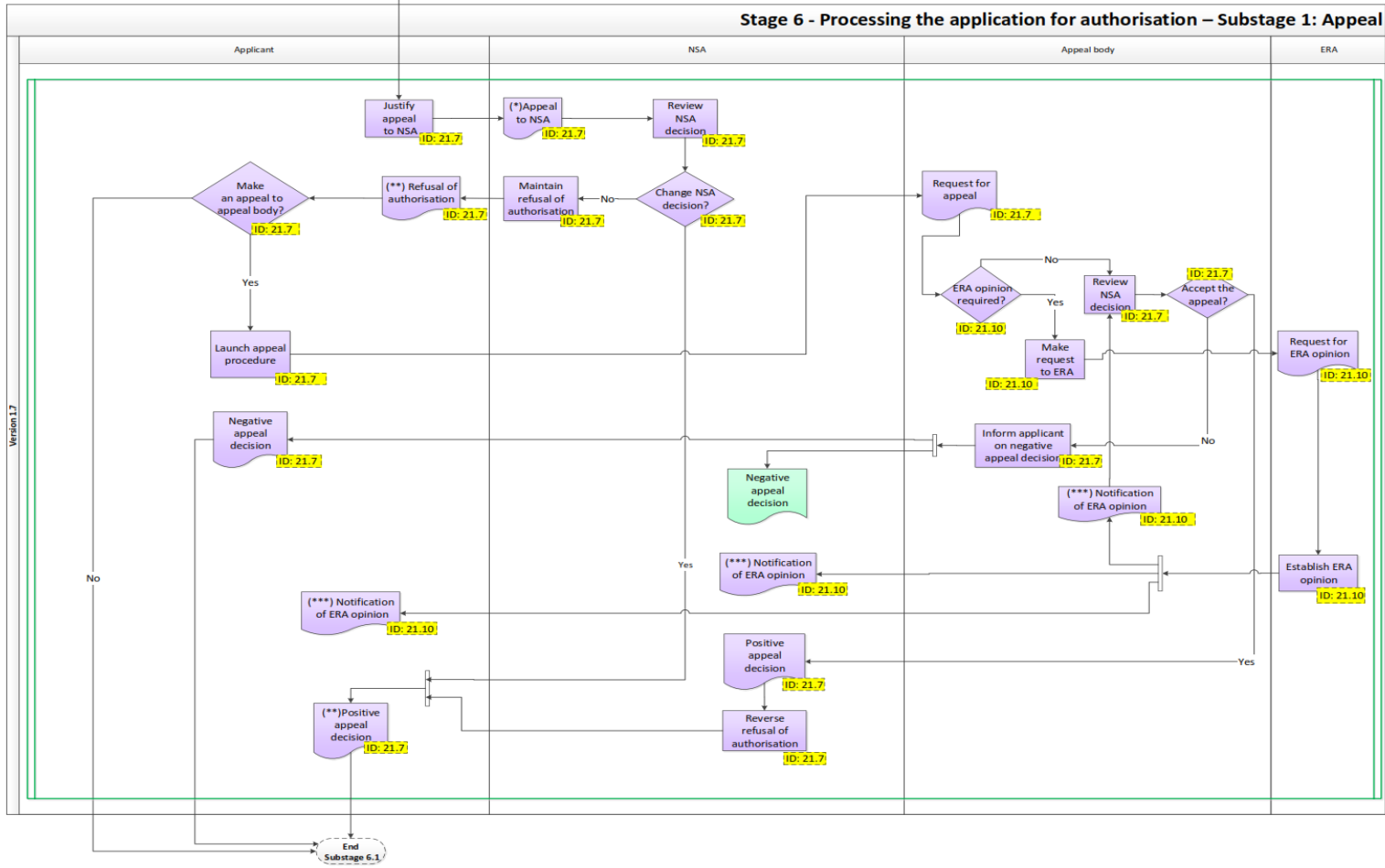
Legal route R: Recommendation 2014/897/EU  
 Non mandatory/ Common practice ID: Interoperability Directive 2008/57/EC





(\*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation  
 (\*\*) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant  
 (\*\*\*) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route ID: Interoperability Directive 2008/57/EC  
 Non mandatory/Common practice



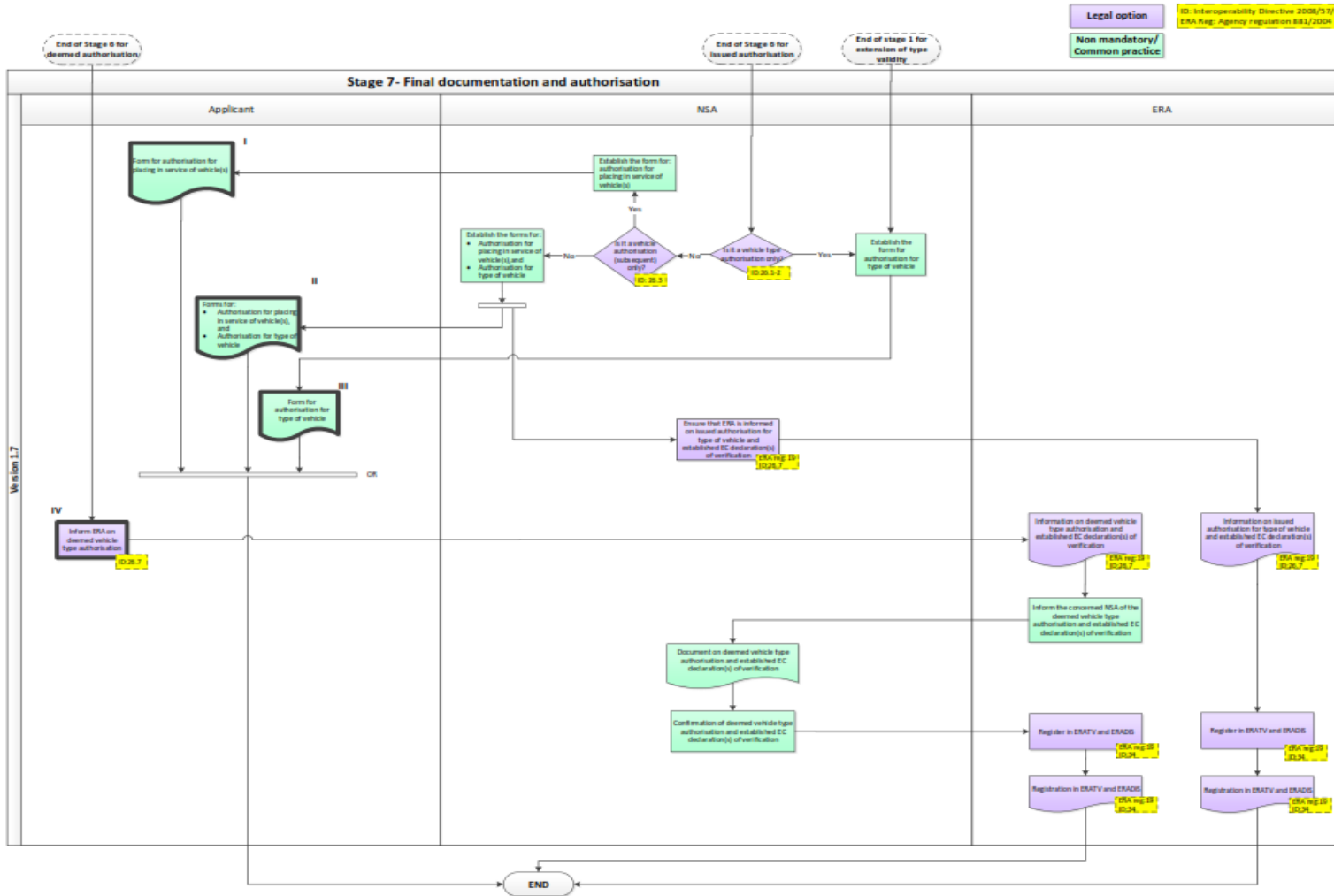
\*\*\*\*\*

**Fase 7. Documentação e autorização finais**

**Informações sobre o QJN a serem fornecidas além dos fluxogramas**

Especificar:

- o formato da autorização emitida (de tipo de veículo e de entrada em serviço do veículo); e
- o procedimento para informar a Agência a respeito da autorização de tipo tácita.





**Fase 8 – Registo da autorização de veículo**

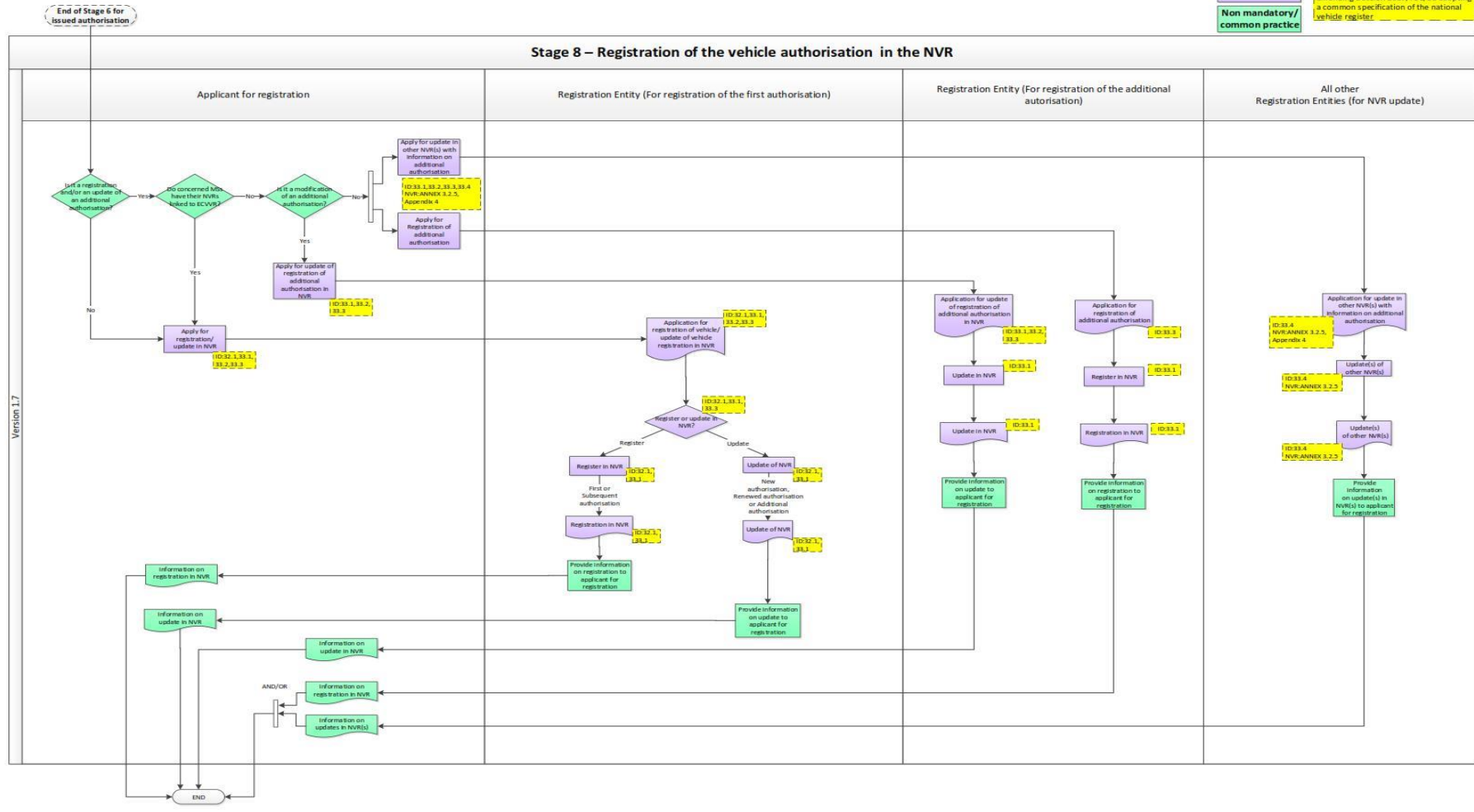
Nota: Tal como referido na Versão 2.0 do guia de utilização, o registo no RNMC não faz parte do processo de autorização, uma vez que ocorre depois da autorização. Esta fase foi aditada devido aos inúmeros pedidos no sentido de dispor de um processo prático descrito.





**Legal option**  
**Non mandatory/ common practice**

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC  
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU  
 amending Decision 2007/756/EC adopting  
 a common specification of the national  
 vehicle register



NB: Convidam-se os requerentes a preencher, durante o processo de autorização, este modelo, que satisfaz os requisitos jurídicos do registo RETVA e faculta informações exaustivas a todos os participantes no processo de autorização.

### **ANEXO III – MODELO DE PEDIDO**

Título (designação do veículo e número de referência do requerente)

#### **Estado do modelo**

**PRÉ-COMPROMISSO**

**AVALIAÇÃO**

**PROCESSO (DOSSIER) DE  
AUTORIZAÇÃO**

#### **Gestão das versões**

Versão:

Data da versão:

#### **1 REQUERENTE**

Nome do requerente

Endereço

Código postal

Localidade/país

Telefone

Endereço de correio eletrónico oficial

Sítio Web

#### **2 PESSOA DE CONTACTO**

Nome

Título/funções

Telefone

Endereço de correio eletrónico



<b>3 ENTIDADE ADJUDICANTE</b>	
Nome da entidade adjudicante	<input type="checkbox"/> O requerente é a entidade adjudicante
Endereço	
Código postal	Localidade/país
Telefone	Endereço de correio eletrónico oficial
Sítio Web	
<b>4 O PEDIDO ESTÁ RELACIONADO COM:</b> Ref.: anexo II, secção 2.6, da Diretiva 2008/57/CE	
<b>Comboios automotores térmicos e/ou elétricos</b>	
<input type="checkbox"/> Uma composição	
<input type="checkbox"/> Uma unidade múltipla elétrica e/ou <i>diesel</i>	
<input type="checkbox"/> Uma automotora	
<b>Veículos de tração térmicos e/ou elétricos:</b>	
<input type="checkbox"/> Uma locomotiva	
<input type="checkbox"/> Um locotrator	
<b>Carruagens de passageiros e veículos afins:</b>	
<input type="checkbox"/> Um reboque-piloto	
<input type="checkbox"/> Um furgão	
<input type="checkbox"/> Uma carruagem	
<input type="checkbox"/> Um vagão porta-veículos	
<input type="checkbox"/> Uma composição rebocada indivisível	
<b>Equipamento móvel de construção e manutenção da infraestrutura ferroviária</b>	
<input type="checkbox"/> Máquinas de via (OTM - on track machine)	
<input type="checkbox"/> Veículos de inspeção da infraestrutura	
<b>Vagões, REGULAMENTO (UE) N.º 321/2013 DA COMISSÃO</b>	
<input type="checkbox"/> Vagões, incluindo veículos concebidos para o transporte de camiões	



<b>5 FINALIDADE DA UTILIZAÇÃO DO(S) VEÍCULO(S) E REDES COM AS QUAIS SERÁ ESTABELECIDADA COMPATIBILIDADE TÉCNICA</b>	
<b>Queira indicar todas as «restrições codificadas» (da Decisão relativa ao RNMC, do documento ERA/GUI/01-2012/INT e do RETVA)</b>	
<b>Queira indicar todas as «restrições não codificadas» (do documento ERA/GUI/01-2012/INT e do RETVA)</b>	
<b>6 Tipo de pedido:</b>	
<input type="checkbox"/> Primeira autorização para um tipo de veículo/veículo	
<input type="checkbox"/> Nova autorização para um tipo de veículo/veículo adaptado/renovado	
<input type="checkbox"/> Autorização complementar para um tipo de veículo/veículo já autorizado por um Estado-Membro da UE e conforme ou não conforme com as ETIs	
<input type="checkbox"/> Autorização renovada para uma autorização de tipo que deixou de ser válida	
<input type="checkbox"/> Autorizações subsequentes de veículos conformes a um tipo de veículo autorizado (autorização de veículos do mesmo tipo)	
<b>7 Autorização/Autorizações anterior (es) do veículo</b>	
Autorização anterior do veículo: Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>	
ANS	
Data da AES:	
Número de referência NIE:	



<b>8 Âmbito de aplicação e definição do projeto de autorização</b>
<b>Informações gerais sobre o projeto de autorização</b>
<b>Domínio técnico de aplicação e interfaces</b>
<b>Plano, calendário e etapas do projeto de autorização</b>
<p>Data de início do projeto</p> <p>Data da assinatura do contrato</p> <p>Data prevista para a conclusão do processo (dossier) técnico</p> <p>Data de conclusão efetiva do processo (dossier) técnico</p> <p>Data prevista para a AES</p> <p>Data prevista para o início da exploração</p>
<b>Derrogações da(s) versão/versões da(s) ETI(s) requeridas - queira justificar as derrogações requeridas</b>



<b>9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV</b>		
Identificação do tipo		
0	Cabeçalho (sem dados)	
0,1	ID DO TIPO	
0,2	Versões incluídas neste tipo	
0,3	Data de registo no RETVA	
1	Informações gerais	
1,1	Nome do tipo	
1,2	Nome alternativo do tipo	
1,3	Nome do fabricante	
1,4	Categoria	
1,5	Subcategoria	
2	Conformidade com as ETI	
2,1	Conformidade com as ETI	
2,2	Referência de «certificados de exame "CE de tipo"» (caso se aplique o módulo SB) e/ou «certificados de exame "CE de projecto"» (caso se aplique o módulo SH1)	
2,3	Casos específicos aplicáveis (cuja conformidade tenha sido avaliada)	
2,4	Secções não cumpridas da ETI	
3	Autorizações	
3,1	Autorização em	
3.1.1	Estado-Membro da autorização	
3.1.2	Estado actual	
3.1.2.1	Estado	

3.1.2.2	Validade da autorização (se definida)	
3.1.2.3	Restrições codificadas	
3.1.2.4	Restrições não codificadas	
3.1.3	Histórico	
3.1.3.1	Autorização original	
3.1.3.1.1	Data	
3.1.3.1.2	Titular da autorização	
3.1.3.1.3	Referência do documento de autorização	
3.1.3.1.4	Referências de certificados nacionais (se aplicável)	
3.1.3.1.5	Parâmetros cuja conformidade com as regras nacionais aplicáveis tenha sido avaliada	
3.1.3.1.6	Observações	
3.1.3.X	Alteração da autorização	
3.1.3.X.1	Tipo de alteração	
3.1.3.X.2	Data	
3.1.3.X.3	Titular da autorização (se aplicável)	
3.1.3.X.4	Referência do documento de alteração da autorização	
3.1.3.X.5	Referências de certificados nacionais (se aplicável)	
3.1.3.X.6	Regras nacionais aplicáveis (se aplicável)	
3.1.3.X.7	Observações	
3.X	Autorização em	
4	Características técnicas do veículo	
4,1	Características técnicas gerais	
4.1.1	Número de cabinas de condução	
4.1.2	Velocidade	
4.1.2.1	Velocidade máxima de projecto	

4.1.2.2	Velocidade máxima, quando vazio	
4.1.3	Bitola do rodado	
4.1.4	Condições de utilização relativamente à formação do comboio	
4.1.5	Número máximo de composições ou locomotivas acopladas umas às outras em funcionamento múltiplo.	
4.1.6	Número de elementos no grupo de vagões de mercadorias (apenas para a subcategoria «grupo de vagões de mercadorias»)	
4.1.7	Marcação alfabética	
4.1.8	O tipo cumpre os requisitos necessários para a validade da autorização do veículo concedida por um Estado-Membro em outros Estados-Membros	
4.1.9	Mercadorias perigosas para as quais o veículo é adequado (código da cisterna)	
4.1.10	Categoria estrutural	
4,2	Gabari cinemático do veículo	
4.2.1	Gabari cinemático do veículo (gabari interoperável)	
4.2.2	Gabari cinemático do veículo (outros gabaris avaliados através do método cinemático)	
4,3	Condições ambientais	
4.3.1	Amplitude térmica	
4.3.2	Amplitude altimétrica	
4.3.3	Condições de neve, gelo e granizo	



4.3.4	Levantamento de balastro (apenas para veículos de $v \geq 190$ km/h)	
4,4	Protecção contra incêndios	
4.4.1	Categoria de protecção contra incêndios	
4,5	Massa e cargas de projecto	
4.5.1	Carga útil autorizada para diferentes categorias de linhas	
4.5.2	Massa de projecto	
4.5.2.1	Massa de projecto em condições de funcionamento	
4.5.2.2	Massa de projecto sob carga útil normal	
4.5.2.3	Massa de projecto sob carga útil excepcional	
4.5.3	Carga estática por eixo	
4.5.3.1	Carga estática por eixo em condições de funcionamento	
4.5.3.2	Carga estática por eixo sob carga útil normal/carga útil máxima para vagões de mercadorias	
4.5.3.3	Carga estática por eixo sob carga útil excepcional	
4.5.4	Força de guiamento quase estática (se ultrapassar o limite definido na ETI ou não definido na ETI)	
4,6	Comportamento dinâmico do material circulante	
4.6.1	Insuficiência de escala (aceleração transversal máxima não compensada) relativamente à qual o veículo foi avaliado	

4.6.2	Veículo equipado com um sistema de compensação da insuficiência de escala («veículo pendular»)	
4.6.3	Limites em serviço da conicidade equivalente (ou perfil da roda usada) relativamente aos quais o veículo foi testado	
4,7	Frenagem	
4.7.1	Desaceleração máxima do comboio	
4.7.2	Frenagem de serviço	
4.7.2.1	Desempenho dos freios em declives acentuados com carga útil normal	
4.7.2.1.1	Caso de referência da ETI	
4.7.2.1.2	Velocidade (se não for indicado qualquer caso de referência)	
4.7.2.1.3	Declive (se não for indicado qualquer caso de referência)	
4.7.2.1.4	Distância (se não for indicado qualquer caso de referência)	
4.7.2.1.5	Tempo (se não for indicada a distância) (se não for indicado qualquer caso de referência)	
4.7.3	Freio de estacionamento	
4.7.3.1	Todos os veículos deste tipo devem estar equipados com um freio de estacionamento (freio de estacionamento obrigatório para veículos deste tipo)	
4.7.3.2	Tipo de freio de estacionamento (se o veículo estiver equipado com um)	



4.7.3.3	Declive máximo em que a unidade é mantida imobilizada unicamente pelo freio de estacionamento (se o veículo estiver equipado com um)	
4.7.4	Sistemas de frenagem instalados no veículo	
4.7.4.1	Freio por correntes de Foucault	
4.7.4.1.1	Freio por correntes de Foucault instalado	
4.7.4.1.2	Possibilidade de evitar a utilização do freio por correntes de Foucault (apenas se o veículo estiver equipado com um freio por correntes de Foucault)	
4.7.4.2	Freio magnético	
4.7.4.2.1	Freio magnético instalado	
4.7.4.2.2	Possibilidade de evitar a utilização do freio magnético (apenas se o veículo estiver equipado com um freio magnético)	
4.7.4.3	Freio regenerativo (apenas para os veículos com tracção eléctrica)	
4.7.4.3.1	Freio regenerativo instalado	
4.7.4.3.2	Possibilidade de evitar a utilização do freio regenerativo (apenas se o veículo estiver equipado com um freio regenerativo)	
4,8	Características geométricas	
4.8.1	Comprimento do veículo	
4.8.2	Diâmetro mínimo das rodas em serviço	
4.8.3	Restrições a manobras	

4.8.4	Capacidade mínima do raio de curva em planta	
4.8.5	Capacidade mínima do raio de curva convexa em perfil longitudinal	
4.8.6	Capacidade mínima do raio de curva côncava em perfil longitudinal	
4.8.7	Altura da plataforma de carga (para vagões-plataforma e transportes combinados)	
4.8.8	Aptidão para transporte em ferries	
4,9	Equipamentos	
4.9.1	Tipo de acoplamento extremo (indicando as forças de tracção e compressão)	
4.9.2	Monitorização do estado dos rolamentos dos eixos (detecção de caixas de eixos quentes)	
4.9.3	Lubrificação dos verdugos	
4.9.3.1	Lubrificação dos verdugos instalada	
4.9.3.2	Possibilidade de evitar a utilização do dispositivo de lubrificação (apenas se o veículo estiver equipado com lubrificação dos verdugos)	
4,10	Abastecimento de energia	
4.10.1	Sistema de abastecimento de energia	
4.10.2	Potência máxima (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado)	



4.10.3	Corrente nominal máxima da catenária (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia eléctrica para o qual o veículo esteja equipado)	
4.10.4	Corrente máxima com o comboio imobilizado por pantógrafo (a indicar para cada sistema de corrente contínua para o qual o veículo esteja equipado)	
4.10.5	Altura da interacção do pantógrafo com os fios de contacto (sobre o carril) (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado)	
4.10.6	Paleta do pantógrafo (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado)	
4.10.7	Número de pantógrafos em contacto com a catenária (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado)	
4.10.8	Distância mais curta entre dois pantógrafos em contacto com a catenária (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado; a indicar para funcionamento único e, se aplicável, múltiplo) (apenas se o número de pantógrafos levantados for superior a 1)	



4.10.9	Tipo de catenária utilizada para o teste de desempenho da captação de corrente (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado) (apenas se o número de pantógrafos levantados for superior a 1)	
4.10.10	Material da escova de contacto do pantógrafo com a qual o veículo possa estar equipado (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado)	
4.10.11	Dispositivo de descida automática do pantógrafo instalado (a indicar para cada sistema de abastecimento de energia para o qual o veículo esteja equipado)	
4.10.12	Contador de energia conforme com as ETI instalado a bordo, para efeitos de facturação	
4,11	Características relacionadas com o ruído	
4.11.1	Nível do ruído de passagem [dB(A)]	
4.11.2	O nível do ruído de passagem foi medido sob condições de referência	
4.11.3	Nível do ruído em estacionamento [dB(A)]	
4.11.4	Nível do ruído no arranque [dB(A)]	
4,12	Características relacionadas com os passageiros	



4.12.1	Características gerais relacionadas com os passageiros	
4.12.1.1	Número de lugares fixos	
4.12.1.2	Número de sanitários	
4.12.1.3	Número de compartimentos-cama	
4.12.2	Características relacionadas com as pessoas com mobilidade reduzida	
4.12.2.1	Número de lugares prioritários	
4.12.2.2	Número de espaços para cadeiras de rodas	
4.12.2.3	Número de sanitários acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida	
4.12.2.4	Número de compartimentos-cama acessíveis a cadeiras de rodas	
4.12.3	Embarque e desembarque dos passageiros	
4.12.3.1	Alturas de plataforma para as quais o veículo foi concebido.	
4.12.3.2	Descrição de qualquer equipamento auxiliar de embarque integrado (se fornecida)	
4.12.3.3	Descrição de qualquer equipamento auxiliar de embarque portátil, se considerado na concepção do veículo para cumprimento dos requisitos da ETI PMR	
4,13	Equipamento CCS de bordo (apenas para veículos com cabina de condução)	
4.13.1	Sinalização	
4.13.1.1	Equipamento ETCS de bordo e respectivo nível	



4.13.1.2	Versão de referência ETCS (x.y). Se a versão não for totalmente compatível, será indicada entre parêntesis	
4.13.1.3	Equipamento ETCS de bordo para recepção de informações antecipadas através de lacetes ou GSM-R	
4.13.1.4	Aplicações nacionais ETCS implementadas (NID_XUSER do Pacote 44)	
4.13.1.5	Sistemas de controlo da velocidade, de comando de comboios e de aviso de classe B ou outros instalados (sistema e, se aplicável, versão)	
4.13.1.6	Rádio	





4.13.2	Equipamento GSM-R de bordo e respectiva versão (FRS e SRS)	
4.13.2.1	Número de dispositivos móveis GSM-R na cabina de condução para transmissão de dados	
4.13.2.2	Número de dispositivos móveis GSM-R na cabina de condução para transmissão de dados	
4.13.2.3	Sistemas de rádio de classe B ou outros instalados (sistema e, se aplicável, versão)	
4.13.2.4	Condições especiais implementadas a bordo para transitar entre diferentes sistemas de rádio.	
4,14	Compatibilidade com sistemas de detecção de comboios	
4.14.1	Tipo de sistemas de detecção de comboios para os quais o veículo tenha sido concebido e avaliado	
4.14.2	Características detalhadas do veículo relativamente à compatibilidade com sistemas de detecção de comboios	
4.14.2.1	Distância máxima entre eixos consecutivos	
4.14.2.2	Distância mínima entre eixos consecutivos	
4.14.2.3	Distância entre o primeiro e o último eixo	
4.14.2.4	Comprimento máximo do nariz do veículo	
4.14.2.5	Largura mínima das jantes das rodas	
4.14.2.6	Diâmetro mínimo das rodas	



4.14.2.7	Espessura mínima dos verdugos	
4.14.2.8	Altura mínima dos verdugos	
4.14.2.9	Altura máxima dos verdugos	
4.14.2.10	Carga mínima por eixo	
4.14.2.11	Espaço livre de componentes de metal e indutivos entre as rodas	
4.14.2.12	O material das rodas é ferromagnético	
4.14.2.13	Saída máxima de areia	
4.14.2.14	Possibilidade de evitar a utilização de areia	
4.14.2.15	Massa metálica do veículo	
4.14.2.16	Impedância máxima entre rodas opostas de um rodado	
4.14.2.17	Impedância mínima do veículo (entre as rodas e o pantógrafo) (apenas para veículos equipados para 1 500 V ou 3 000 V CC)	
4.14.2.18	Interferências electromagnéticas provocadas pela corrente de retorno nos carris	
4.14.2.19	Emissão electromagnética do comboio em relação à compatibilidade com sistemas de detecção de comboios	



<b>10 INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES, RELATIVAS A CCS, NECESSÁRIAS PARA A AUTORIZAÇÃO DO SUBSISTEMA «ETCS A BORDO»</b>		
10.1	Configuração do ETCS (DMI) (fabricante, versão do <i>hardware</i> , versão do <i>software</i> )	
10.2	Equipamento de odometria (fabricante, versão do <i>hardware</i> , versão do <i>software</i> )	
10.3	Dispositivo de vigilância da atividade do maquinista (fabricante, versão do <i>hardware</i> , versão do <i>software</i> )	
10.4	Gravador de dados jurídicos instalado a bordo  (fabricante, versão do <i>hardware</i> , versão do <i>software</i> )	
10.5	Configuração do GSM-R  (DMI) (fabricante, versão do <i>hardware</i> , versão do <i>software</i> )	

<b>11 PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO</b>	
Organismos notificados (ON) (possibilidade de ter mais do que um ON)	
Nome do organismo notificado I	Número de identificação do ON
Endereço	
Código postal	Localidade/país
Telefone	Endereço de correio eletrónico oficial



Sítio Web	
Nome do organismo notificado II	Número de identificação do ON
Endereço	
Código postal	Localidade/país
Telefone	Endereço de correio eletrónico oficial
Sítio Web	

<b>12 ORGANISMO DESIGNADO (OD) (possibilidade de ter mais do que um OD)</b>	
Nome do organismo designado I	
Endereço	
Código postal	Localidade/país
Telefone	Endereço de correio eletrónico oficial
Sítio Web	
Nome do organismo designado II (4.2)	



Endereço	
Código postal	Localidade/país
Telefone	Endereço de correio eletrónico oficial
Sítio Web	

**13 ORGANISMO DE AVALIAÇÃO DOS MÉTODOS COMUNS DE SEGURANÇA (MCS)**

Nome do organismo de avaliação (OA) MCS	
Endereço	
Código postal	Localidade/país
Telefone	Endereço de correio eletrónico oficial
Sítio Web	
Sítio Web	

**14 CERTIFICADOS EMITIDOS AO ABRIGO DE NORMAS NACIONAIS E CERTIFICADOS UTILIZADOS PARA ESTABELECEM A CONFORMIDADE TÉCNICA, DE ACORDO COM O ANEXO VI DA DIRETIVA 2008/57/CE**





<b>15 ESPECIFICAÇÕES E NORMAS, DESIGNADAMENTE NORMAS TÉCNICAS NACIONAIS, UTILIZADAS NO PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO</b>	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	





18	
19	
20	
21	

<b>16 CONFIRMAÇÃO DO REQUERENTE</b>
<input type="checkbox"/> Confirmando possuir capacidade jurídica para assinar o presente formulário e que, tanto quanto é do meu conhecimento, todas as informações fornecidas no mesmo são corretas e completas.
<b>17 ASSINATURA</b>
Local e data
Assinatura
Nome e título em maiúsculas

\*\*\*\*\*

## Anexo: Conteúdo do modelo de pedido

### **Designação do veículo e referência do requerente**

Nesta secção, o requerente deve indicar a designação do veículo/tipo de veículo e o seu próprio número de referência, podendo igualmente, se o pretender, inserir uma fotografia.

### **Estado do modelo / Gestão das versões**

Estado do modelo

As três possibilidades indicadas abrangem as principais fases previstas no quadro jurídico europeu:

- Pré-compromisso (fase S2 do novo quadro jurídico (NQJ) – pré-compromisso): nesta fase, é facultada ao requerente uma perspectiva de conjunto do seu projeto, a «estratégia de autorização», que abrange o(s) caso(s) de autorização, as normas técnicas (ETI(s), normas nacionais, bem como eventuais derrogações concedidas) e os procedimentos de verificação, nomeadamente as análises de riscos ou os ensaios a realizar.

Nota: o documento pode ser utilizado na fase inicial de um processo de autorização e antes da reunião pré-compromisso.

- Avaliação (fase S3 do NQJ – avaliação): o modelo pode ser utilizado durante a avaliação da autorização, com um estado intermédio, facultando às autoridades nacionais responsáveis pela segurança (ANS) uma perspectiva mais detalhada do projeto.
- Autorização/processo (dossier) técnico (fase S6 do NQJ – compilação do processo (dossier) de autorização e apresentação do pedido): o requerente organiza/ compila o processo (dossier) técnico e atualiza o modelo com informações definitivas, nomeadamente com os parâmetros do RETVA.

Gestão das versões / data:

O requerente tem de atualizar a versão do documento sempre que ocorre uma alteração.

### **Capítulos 1 a 3 – informações relativas ao requerente**

Nesta parte, devem ser fornecidos todos os contactos do requerente e/ou da entidade adjudicante que atua como requerente.

O requerente pode ser um consórcio formado por diversas entidades.

### **Capítulo 4 – informações relativas ao pedido de autorização**

O requerente tem de definir o tipo de material circulante ou de vagão a que o pedido diz respeito.

As definições pormenorizadas dos diferentes tipos estão enunciadas:

- no anexo II, secção 1.2, da Diretiva 2008/57/CE,
- no anexo II, secção 2.7, da Diretiva 2011/18/UE,
- na secção 2 da ETI VAG e da ETI LOC/PASS.

### **Capítulo 5 – finalidade da utilização do(s) veículo(s) e redes com as quais será estabelecida compatibilidade técnica**

Neste capítulo, o requerente deve explicar as condições e/ou restrições de utilização do(s) veículo(s) e indicar as redes com as quais será estabelecida compatibilidade técnica.



Este capítulo inclui campos destinados a informar as ANS sobre eventuais restrições codificadas e não codificadas. As restrições são explicadas na Decisão relativa ao RNMC (Decisão 2007/756/CE, com a redação que lhe foi dada pela Decisão 2011/107/UE) e nos documentos ERA/TD/2011-09/INT e ERA/GUI/01-2012/INT.

#### **Capítulo 6 - tipo de pedido**

O requerente apresenta o tipo de autorização referente ao seu pedido. As definições dos diferentes casos de autorização constam do modelo e/ou da secção 4.3 do guia de aplicação do documento de referência.

O tipo de autorização a requerer é apresentado às ANS na reunião pré-compromisso.

#### **Capítulo 7 - autorização/autorizações anterior(es) do veículo**

Neste capítulo, o requerente fornece as informações relativas à(s) anterior(es) autorização/autorizações de tipo/ do veículo:

- ANS: nome da ANS que concedeu a autorização de tipo/veículo anterior,
- data da AES: data(s) da emissão da(s) autorização/autorizações de entrada em serviço
- número de referência NIE: queira consultar a definição na Decisão 2007/756/CE, com a redação que lhe foi dada pela Decisão 2011/107/UE.

NB: as informações *supra* encontram-se disponíveis na autorização de entrada em serviço (AES) anterior.

#### **Capítulo 8 - âmbito de aplicação e definição do projeto de autorização**

Neste capítulo, o requerente deve fornecer uma panorâmica do(s) projeto(s):

- informações gerais sobre o veículo/tipo a autorizar,
- domínio técnico de aplicação e interfaces: o requerente deve especificar o subsistema a que o pedido diz respeito («material circulante», «controlo-comando e sinalização de bordo», etc.),
- plano, calendário e etapas do projeto de autorização,
- derrogações da(s) versão(versões) da(s) ETI(s) requeridas - queira justificar as derrogações requeridas: em caso de derrogação da(s) ETI(s), o requerente deve remeter para o artigo 9.º da Diretiva 2008/57/CE e para o quadro jurídico nacional.

#### **Capítulo 9 – características técnicas do veículo, documento ERA/GUI/01-2012/INT e RETVA**

O requerente deve fornecer à(s) ANS as características técnicas/parâmetros do veículo com base no Registo Europeu dos Tipos de Veículos Ferroviários Autorizados (RETVA). Este capítulo tem a mesma estrutura que o RETVA.

Para mais informações sobre o RETVA, queira consultar o guia de aplicação «ERA/GUI/01-2012/INT» disponível no seguinte endereço: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

#### **Capítulo 10 – informações complementares, relativas a CCS, necessárias para a autorização do subsistema «ETCS a bordo»**

Neste capítulo, o requerente deve fornecer informações complementares sobre o subsistema «ETCS a bordo».

#### **Capítulos 11-13**

O requerente deve indicar os contactos dos organismos de avaliação a que pretende recorrer, designadamente, o organismo notificado para a avaliação de conformidade com a(s) ETI(s), o organismo designado para a avaliação de conformidade com as normas nacionais e, se necessário, o organismo de avaliação para a avaliação dos métodos comuns de segurança (MCS).

#### **Capítulo 14 – certificados emitidos ao abrigo de normas nacionais e certificados utilizados para estabelecer a conformidade técnica, de acordo com o anexo VI da Diretiva 2008/57/CE**

O requerente deve organizar um processo (dossier) técnico que acompanha a declaração CE de verificação. O processo (dossier) deve conter todos os documentos comprovativos necessários à obtenção da autorização de entrada em serviço, a saber:

- todos os documentos emitidos pelo organismo notificado e pelo organismo designado (incluindo todas as certificações),
- todos os demais documentos exigidos pela legislação pertinente da UE, incluindo desenhos, etc., em conformidade com o anexo VI, ponto 2.4, da Diretiva 2008/57/CE,
- tudo o que seja necessário para a autorização e utilização corrente do subsistema/veículo (incluindo os limites e condições de utilização).

Neste capítulo, o requerente deve referir os documentos constantes do processo (dossier) técnico, a saber:

- declaração CE de verificação do veículo,
- certificados CE de verificação com base nas ETIs emitidas pelo(s) organismo(s) notificado(s),
- declaração CE de verificação dos componentes de interoperabilidade,
- eventuais declarações de verificação intermédias (DVI),
- processo (dossier) técnico organizado pelo(s) organismo(s) notificado(s),
- certificados CE de verificação emitidos pelo(s) organismo(s) designado(s) com base nas normas nacionais,
- processo (dossier) técnico organizado pelo(s) organismo(s) designado(s),
- relatórios de avaliação da segurança elaborados com base na avaliação de riscos MCS,
- documentação exigida por outras diretivas, incluindo, se for caso disso, certificados emitidos por terceiros.

#### **Capítulo 15 – especificações e normas, designadamente normas técnicas nacionais, utilizadas no processo de autorização**

O requerente é responsável pelo cumprimento de todos os requisitos fundamentais da legislação aplicável.

Este capítulo deve ser completado com **especificações obrigatórias em matéria de:**

- especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETIs),
- normas técnicas nacionais,
- normas expressamente referidas nas ETIs e/ou em normas técnicas nacionais,
- outros requisitos jurídicos;

e com **especificações não obrigatórias em matéria de:**

- normas EN harmonizadas,
- outras normas e documentos públicos,
- normas da empresa.

#### **Capítulos 16 e 17**

O requerente deve confirmar a correção e o carácter exaustivo das informações fornecidas.