COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 13-a reuniuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) în vederea adoptării modificărilor aduse UTP privind materialul rulant de călători și locomotive, UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă, UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, în vederea adoptării UTP aplicabile verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta și a UTP aplicabile subsistemului „infrastructură”, în vederea actualizării trimiterilor la documentele tehnice STI TAF enumerate apendicele I la UTP TAF, precum și în vederea revizuirii ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Cea de a 13-a sesiune a Comitetului de experți tehnici (CTE) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) va avea loc la Berna în data de 22 iunie 2021. Ordinea de zi a reuniunii include următoarele:

– o propunere de modificare a UTP privind materialul rulant de călători și locomotive;

– o propunere de modificare a UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă;

– o propunere de modificare a UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă;

– o propunere de adoptare a UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta;

– o propunere de adoptare a UTP aplicabilă subsistemului „infrastructură”;

– o propunere de revizuire a ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI);

– o propunere de actualizare a trimiterilor la documentele tehnice ale STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF.

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu privire la deciziile menționate mai sus ce urmează să fie adoptate de CTE trebuie stabilită printr-o decizie a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF)

Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999, („COTIF”) este un acord internațional în cadrul căruia atât Uniunea, cât și 25 de state membre sunt părți contractante (doar Cipru și Malta nu sunt).

Uniunea Europeană a aderat la COTIF prin Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011[1]. Anexa III la decizia respectivă stabilea procedurile interne pentru Consiliu, pentru statele membre și pentru Comisie în cadrul lucrărilor din OTIF. În conformitate cu punctul 3.1 din această anexă III, în cazul în care un punct de pe ordinea de zi se referă la aspecte care țin de competența exclusivă a Uniunii, Comisia va vota în numele Uniunii.

În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din COTIF, OTIF are ca scop să promoveze, să îmbunătățească și să faciliteze, din toate punctele de vedere, traficul internațional feroviar, în special prin stabilirea de regimuri de drept uniform în diverse domenii juridice legate de traficul internațional feroviar. De asemenea, COTIF reglementează funcționarea organizației, precum și obiectivele, atribuțiile, relațiile cu statele contractante și activitățile sale în general.

Prin urmare, COTIF se ocupă de legislația feroviară referitoare la o serie de aspecte juridice și tehnice diferite legate de domeniul feroviar, împărțite în două: Convenția însăși, care

[1] Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011 privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (JO L 51, 23.2.2013, p. 1).

reglementează funcționarea OTIF, și cele opt apendice care instituie o legislație feroviară uniformă:

– Apendicele A – Contract de transport internațional feroviar de călători **(CIV**)

– Apendicele B – Contract de transport internațional feroviar de marfă (**CIM)**

– Apendicele C – Transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase **(RID**)

– Apendicele D – Contract de utilizare a vehiculelor în traficul internațional feroviar(**CUI)**

– Apendicele E – Contract de utilizare a infrastructurii în traficul internațional feroviar (**CUI)**

– Apendicele F – Reguli uniforme privind validarea standardelor tehnice și adoptarea de specificații tehnice uniforme aplicabile materialului feroviar destinat utilizării în traficul internațional **(RU APTU)**

– Apendicele G – Reguli uniforme privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional **(RU ATMF)**

– Apendicele H – Reguli uniforme privind exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional (**RU EST**)

Pe baza apendicelor F și G la COTIF, există 12 specificații tehnice uniforme (UTP-uri) privind interoperabilitatea tehnică. UTP-urile din cadrul COTIF au același obiectiv ca specificațiile tehnice de interoperabilitate ale UE (STI-uri) pentru admiterea în traficul internațional.

Dintre cele 47 state care sunt parte la COTIF, 42 aplică apendicele F și G, inclusiv cele 25 de state membre ale UE deja menționate.

2.2. Comitetul de experți tehnici din cadrul OTIF (CTE)

CTE este instituit prin articolul 13 alineatul (1) litera (f) din COTIF. El este format din statele membre ale OTIF care aplică apendicele F și G (APTU, ATMF) la COTIF.

CTE are competență în ceea ce privește interoperabilitatea și armonizarea tehnică în domeniul feroviar, precum și procedurile de agrement tehnic. El dezvoltă apendicele APTU și ATMF și regulile uniforme aferente, care se aplică materialului feroviar destinat să fie utilizat în traficul internațional și care se referă în special la:

- adoptarea de specificații tehnice privind vehiculele și infrastructura, precum și validarea standardelor;
- procedurile pentru evaluarea conformității vehiculelor;
- dispozițiile privind întreținerea vehiculelor;
- responsabilitățile privind compunerea trenurilor și utilizarea în siguranță a vehiculelor;
- dispozițiile privind evaluarea și analiza riscurilor;
- specificațiile pentru registre.

În prezent, CTE are un grup de lucru permanent (WG TECH) care este responsabil cu pregătirea deciziilor sale.

În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (b) din COTIF și în conformitate cu articolul 6 din apendicele F (APTU), CTE are competența de a adopta sau de a modifica UTP-urile. În

conformitate cu articolul 15 alineatul (2) din ATMF, CTE are competența de a propune modificări ale ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI-uri).

2.3. Adoptarea actelor de către CTE

Potrivit articolului 6 din APTU, CTE decide dacă este necesar să adopte o UTP sau o dispoziție de modificare a unei UTP în conformitate cu procedura prevăzută la articolele 16 și 20 și la articolul 33 alineatul (6) din convenție. Procesul obișnuit de adoptare a UTP-urilor poate dura aproximativ un an și jumătate.

2.4. Actele avute în vedere pentru a fi adoptate de către CTE în cadrul sesiunii din 22 iunie 2021

2.4.1. Modificarea UTP privind materialul rulant de călători şi locomotive, a UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă și a UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă

Specificațiile tehnice uniforme (UTP-uri) ale OTIF reprezintă un set de specificații tehnice care decurg din principiile, obiectivele și procedurile COTIF pentru construirea și exploatarea materialului feroviar, cu obiectivul general de a atinge un grad maxim de interoperabilitate. UTP-urile OTIF au același scop ca specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI-uri) ale UE.

Pentru a se asigura echivalența vehiculelor autorizate în conformitate cu legislația Uniunii Europene și a vehiculelor admise în exploatare internațională în conformitate cu articolul 3a din ATMF, este necesar ca STI-urile Uniunii Europene și UTP-urile COTIF să rămână aliniate.

Modificările propuse spre adoptare de către CTE vor asigura menținerea echivalenței depline, astfel cum este definită de ATMF, între dispozițiile Uniunii Europene și cele ale COTIF.

- UTP privind materialul rulant de călători și locomotive (LOC&PAS)

Această UTP este o specificație cu ajutorul căreia un anumit subsistem trebuie să îndeplinească cerințele esențiale și să asigure interoperabilitatea sistemelor și a componentelor tehnice necesare în traficul feroviar internațional. Actuala UTP LOC&PAS a fost elaborată pe baza Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei (STI LOC&PAS)[2].

Scopul prezentei propuneri de modificare a UTP LOC&PAS este de a încorpora noile elemente generate de revizuirea regulilor uniforme APTU din 1 martie 2019 și de a o menține aliniată la STI LOC&PAS a Uniunii Europene, astfel cum a fost modificată de UE la 16 mai 2019 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei[3] și la 9 martie 2020 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/387 al Comisiei[4].

Pentru a se asigura recunoașterea reciprocă continuă a vehiculelor autorizate în conformitate cu legislația Uniunii Europene și a vehiculelor admise în exploatare internațională în

---

[2] Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228).

[3] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 108).

[4] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/387 al Comisiei din 9 martie 2020 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1302/2014 și (UE) 2016/919 în ceea ce privește extinderea zonei de utilizare și etapele de tranziție (JO L 73, 10.3.2020, p. 6).

conformitate cu articolul 3a din ATMF, STI-urile Uniunii Europene și UTP-urile COTIF trebuie să rămână aliniate.

În plus, în urma Brexitului, cazurile specifice rețelei Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord ar trebui enumerate în UTP ca urmare a eliminării lor din STI.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea modificării UTP privind materialul rulant de călători și locomotive, propusă de OTIF.

- UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă (UTP WAG)

UTP privind vagoanele de marfă stabilește cerințe referitoare la vehiculele proiectate să transporte camioane. În prezent, ea este echivalentă cu STI WAG, modificată de Uniunea Europeană prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019.

Scopul prezentei propuneri de modificare a UTP WAG este de a încorpora noile elemente generate de revizuirea regulilor uniforme APTU din 1 martie 2019 și de a o menține aliniată la evoluțiile juridice din Uniunea Europeană.

Uniunea Europeană a publicat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/387 al Comisiei din 9 martie 2020, care a modificat recent STI WAG. Prin urmare, UTP WAG trebuie modificată din nou pentru a asigura echivalența continuă între UTP și STI.

În plus, în urma Brexitului, cazurile specifice rețelei Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord ar trebui enumerate în UTP ca urmare a eliminării lor din STI.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea modificării UTP privind vagoanele de marfă, propusă de OTIF.

- UTP privind persoanele cu handicap (UTP PRM)

UTP PRM stabilește cerințe armonizate privind accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă aplicabile vehiculelor utilizate în traficul internațional. Actuala UTP PRM a fost elaborată pe baza STI PRM a Uniunii Europene din 2014.

Actuala STI UE a fost modificată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei[5] din 16 mai 2019 în ceea ce privește inventarul activelor în vederea identificării barierelor din calea accesibilității, a furnizării de informații utilizatorilor, precum și a monitorizării și a evaluării progreselor înregistrate în materie de accesibilitate.

Pentru a se asigura recunoașterea reciprocă continuă a vehiculelor autorizate în conformitate cu legislația Uniunii Europene și a vehiculelor admise în exploatare internațională în conformitate cu articolul 3a din ATMF, STI-urile Uniunii Europene și UTP-urile COTIF trebuie să rămână aliniate.

Modificările propuse vor alinia UTP PRM la cea mai recentă versiune a STI și vor asigura echivalența deplină continuă, în sensul ATMF, a normelor PRM pentru vehiculele utilizate în traficul internațional feroviar.

În plus, în urma Brexitului, cazurile specifice pentru rețeaua Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord ar trebui enumerate în UTP ca urmare a eliminării lor din STI.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea modificării UTP PRM, propusă de OTIF.

[5] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1300/2014 în ceea ce privește inventarul activelor în scopul identificării barierelor din calea accesibilității, al furnizării de informații către utilizatori și al monitorizării și evaluării progreselor realizate în privința accesibilității (JO L 139I, 27.5.2019, p. 1).

2.4.2. Adoptarea UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta, precum și subsistemului „infrastructură”

- UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta (UTP TCRC)

Această UTP stabilește dispoziții detaliate privind responsabilitățile întreprinderilor feroviare în ceea ce privește compunerea trenurilor utilizate în traficul internațional și responsabilitățile administratorilor de infrastructură în ceea ce privește verificarea compatibilității dintre trenuri și rutele pe care sunt destinate să fie utilizate.

UTP TCRC propusă combină un anumit număr de parametri provenind din două texte juridice diferite ale UE, și anume Specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la exploatarea și gestionarea traficului (STI OPE) și specificațiile registrului de infrastructură (RINF).

UTP WAG și UTP LOC&PAS conțin trimiteri la verificările privind compatibilitatea cu ruta, în cadrul cărora întreprinderile feroviare verifică toți parametrii relevanți ai vehiculelor sau trenurilor pentru a asigura compatibilitatea acestora cu ruta pe care vor fi utilizate. Dispozițiile UTP TCRC propuse sunt menite să înlocuiască atât apendicele I la UTP WAG, cât și apendicele K la UTP LOC&PAS.

În consecință, apendicele I la UTP WAG în versiunea adoptată de Comitetul de experți tehnici la 30 septembrie 2020, cu data intrării în vigoare la 1 aprilie 2021, și apendicele K la UTP LOC&PAS din 1 ianuarie 2015 ar trebui abrogate la intrarea în vigoare a UTP TCRC.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea adoptării UTP TCRC, propusă de OTIF.

- UTP aplicabilă subsistemului „infrastructură” (UTP INF)

Această UTP stabilește parametrii infrastructurii feroviare care sunt relevanți în ceea ce privește compatibilitatea cu vehiculele și metodele specifice de verificare a acestor parametri.

Comitetul de experți tehnici a analizat în detaliu temeiul juridic și a formulat principii directoare și obiective în ceea ce privește elaborarea UTP INF.

UPT INF a fost elaborată în urma punctului de vedere al WG TECH și se bazează pe STI INF, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea adoptării UTP INF, propusă de OTIF.

2.4.3. Revizuirea ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI).

Pentru a se asigura echivalența continuă, astfel cum este definită la articolul 3a alineatul (5) din ATMF, între normele Uniunii Europene și normele COTIF, normele COTIF trebuie modificate.

Principalul obiectiv al noului text este de a extinde domeniul de aplicare al certificării dincolo de cel anterior, care era limitat la certificarea ERI-urilor pentru vagoanele de marfă, la toate tipurile de vehicule.

În consecință și indiferent dacă certificarea este obligatorie pentru o anumită ERI, fiecare ERI, inclusiv cele necertificate de organisme de certificare externe, trebuie să respecte criteriile și cerințele generale care asigură niveluri minime de întreținere, astfel cum sunt stabilite în anexa II la propunerea UTP.

Regulile uniforme ATMF (apendicele G la COTIF și denumite în continuare ATMF) stabilesc norme generale privind entitățile responsabile cu întreținerea (ERI).

Pe scurt, există două motive pentru modificarea textelor actuale:

– Domeniul de aplicare al certificării ERI-urilor în noua anexă A la ATMF se extinde dincolo de vagoanele de marfă. Acest lucru ar trebui să se reflecte, în special, în articolul 15 din ATMF, care prevede în prezent certificarea ERI-urilor numai pentru vagoanele de marfă.

– ATMF face trimitere, în articolul 3a, la o legislație UE care nu mai este în vigoare (Directiva 2004/49/CE[6] a fost abrogată și înlocuită de Directiva 2016/798/UE[7]).

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea revizuirii complete a specificațiilor privind entitățile responsabile cu întreținerea (ERI), propusă de OTIF.

2.4.4. Actualizarea trimiterilor la documentele tehnice ale STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF.

UTP TAF face trimitere la documentele tehnice STI ATTM[8] care sunt publicate și actualizate periodic pe site-ul web al Agenției UE pentru Căile Ferate (ERA). O astfel de trimitere a fost inclusă în UTP, astfel încât dispozițiile privind IT sunt consacrate în COTIF, dar gestionate de ERA. Întrucât modificarea acestor trimiteri constituie în mod formal o modificare a UTP TAF, aceasta trebuie să facă obiectul unei decizii a Comitetului de experți tehnici în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera (b) din COTIF și cu articolele 6 și 8a din APTU.

În consecință, sunt necesare modificări ale documentelor tehnice menționate în apendicele I la UTP TAF pentru a corecta erorile, pentru a ține seama de feedbackul primit, pentru a ține pasul cu progresul tehnic și pentru a menține echivalența cu specificațiile aplicate în UE.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea propunerii de actualizare a trimiterilor la documentele tehnice ale STI TAF, efectuată de OTIF.

2.5. Competența Uniunii și drepturile de vot

În temeiul articolului 6 din Acordul dintre Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la COTIF, aprobată prin Decizia Consiliului din 16 iunie 2011:

„1. În ceea ce privește deciziile privind aspecte care sunt de competența exclusivă a Uniunii Europene, Uniunea Europeană va exercita drepturile de vot ale statelor sale membre în temeiul convenției.

2. În ceea ce privește deciziile privind aspecte care sunt de competența partajată a Uniunii și a statelor sale membre, votează fie Uniunea, fie statele sale membre.

3. Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 26 alineatul (7) din convenție, Uniunea dispune de un număr de voturi egal cu cel al statelor sale membre care sunt în același timp parte la convenție. Atunci când votează Uniunea, nu votează statele sale membre.”

---

6 Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară).

7 Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (JO L 138, 26.5.2016, p. 102).

8 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/778 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1305/2014 în ceea ce privește gestionarea controlului asupra modificărilor (JO L 139I, 27.5.2019, p. 356).

În temeiul dreptului Uniunii, acesteia i s-a conferit competență exclusivă în materie de transporturi feroviare în cazul în care COTIF sau instrumentele juridice adoptate în temeiul său pot afecta sau modifica domeniul de aplicare al acestor norme existente ale Uniunii.

Obiectivele deciziilor propuse sunt:

- de a alinia UTP privind materialul rulant de călători și locomotive și a UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/387 al Comisiei[9],
- de a alinia UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei[10],
- de a adopta o nouă UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei[11],
- de a adopta o nouă UTP aplicabilă subsistemului „infrastructură”, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei[12], astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei[13],
- de a propune Comitetului de revizuire al OTIF o revizuire a ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI) în vederea alinierii la Directiva (UE) 2016/798[14],
- de a alinia trimiterile la documentele tehnice ale STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF[15].

Normele Uniunii vor fi în mod clar afectate de adoptarea acestor decizii.

Uniunea, reprezentată de Comisie, exercită drepturile de vot în ceea ce privește adoptarea acestor decizii.

---

9 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/387 al Comisiei din 9 martie 2020 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1302/2014 și (UE) 2016/919 în ceea ce privește extinderea zonei de utilizare și etapele de tranziție (JO L 73, 10.3.2020, p. 6).

10 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1300/2014 în ceea ce privește inventarul activelor în scopul identificării barierelor din calea accesibilității, al furnizării de informații către utilizatori și al monitorizării și evaluării progreselor realizate în privința accesibilității (JO L 139I, 27.5.2019, p. 1).

11 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE (JO L 139I, 27.5.2019, p. 5).

12 Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 1).

13 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 108).

14 Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (JO L 138, 26.5.2016, p. 102).

15 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/778 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1305/2014 în ceea ce privește gestionarea controlului asupra modificărilor (JO L 139I, 27.5.2019, p. 356).

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Din toate motivele menționate mai sus, Uniunea ar trebui să voteze în favoarea respectivelor decizii.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „*a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului*.”

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv[16].

Noțiunea de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. De asemenea, sunt incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”[17].

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Actele pe care trebuie să le adopte CTE sunt acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au efecte juridice deoarece modifică cadrul juridic al OTIF prin alinierea UTP-urilor COTIF la STI-urile UE, precum și a reglementărilor privind ERI și a specificațiilor privind registrele vehiculelor la regulamentele de punere în aplicare respective ale UE, și au caracter obligatoriu pentru Uniune.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la transportul feroviar.

---

[16] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, cauza Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

[17] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Temeiul juridic material al deciziei propuse este, prin urmare, articolul 91 din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 91 din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

2021/0095 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 13-a reuniuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) în vederea adoptării modificărilor aduse UTP privind materialul rulant de călători și locomotive, UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă, UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, în vederea adoptării UTP aplicabile verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta și a UTP aplicabile subsistemului „infrastructură”, în vederea actualizării trimiterilor la documentele tehnice STI TAF enumerate apendicele I la UTP TAF, precum și în vederea revizuirii ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Uniunea a aderat la Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 („COTIF”), în conformitate cu Decizia 2013/103/UE a Consiliului[18].

(2) Toate statele membre, cu excepția Ciprului și a Maltei, sunt părți la COTIF.

(3) În temeiul articolului 13 alineatul (1) litera (f) din COTIF, a fost înființat Comitetul de experți tehnici („CTE”) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF).

(4) În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (b) din COTIF și în conformitate cu articolul 6 din apendicele F (APTU), CTE are competența de a adopta sau de a modifica, printre altele, specificațiile tehnice uniforme (UTP) privind materialul rulant de călători și locomotive (UTP Loc&Pas), vagoanele de marfă (UTP Wagons), accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM), documentele tehnice menționate în apendicele I privind aplicațiile telematice pentru transportul de marfă (UTP TAF), UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta și UTP aplicabilă subsistemului „infrastructură”.

[18] Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011 privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (JO L 51, 23.2.2013, p. 1).

(5) În fine, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) din ATMF, CTE are competența de a propune revizuirea ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI).

(6) CTE a inclus pe agenda celei de a 13-a reuniuni ale sale, care va avea loc la 22 iunie 2021, o propunere de decizii de modificare a UTP privind materialul rulant de călători și locomotive, a UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă, a UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, și de adoptare a UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta și a UTP aplicabilă subsistemului „infrastructură”, de actualizare a trimiterilor la documentele tehnice STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF, precum și de revizuire a ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI).

(7) Este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CTE și, în ceea ce privește revizuirea ATMF, în cadrul Comitetului de revizuire al OTIF, dat fiind că deciziile propuse vor avea un caracter obligatoriu pentru Uniune.

(8) Obiectivele acestor decizii sunt de a alinia UTP privind materialul rulant de călători și locomotive, UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă, UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/387 al Comisiei[19] și, respectiv, la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei[20], de a adopta o nouă UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta și o nouă UTP aplicabilă subsistemului „infrastructură” în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei[21] și cu Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei[22], astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei[23], și de a propune Comitetului de revizuire al OTIF o revizuire a ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea, pentru a o alinia la Directiva (UE) 2016/798[24].

---

19 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/387 al Comisiei din 9 martie 2020 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1302/2014 și (UE) 2016/919 în ceea ce privește extinderea zonei de utilizare și etapele de tranziție (JO L 73, 10.3.2020, p. 6).

20 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1300/2014 în ceea ce privește inventarul activelor în scopul identificării barierelor din calea accesibilității, al furnizării de informații către utilizatori și al monitorizării și evaluării progreselor realizate în privința accesibilității (JO L 139I, 27.5.2019, p. 1).

21 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE (JO L 139I, 27.5.2019, p. 5).

22 Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 1).

23 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 108).

24 Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (JO L 138, 26.5.2016, p. 102).

(9) Deciziile propuse sunt conforme cu legislația și cu obiectivele strategice ale Uniunii, deoarece contribuie la alinierea legislației OTIF la dispozițiile echivalente din legislația Uniunii și, prin urmare, trebuie sprijinite de Uniune,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 13-a sesiuni a Comitetului de experți tehnici al Convenției privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980 cu privire la modificările aduse UTP privind materialul rulant de călători și locomotive, UTP privind vagoanele de marfă, UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, cu privire la adoptarea UTP aplicabile verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta și a UTP aplicabile subsistemului „infrastructură”, cu privire la actualizarea trimiterilor la documentele tehnice ale STI ATF enumerate în apendicele I la UTP TAF, precum și cu privire la revizuirea ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI) este următoarea:

(1) să se voteze în favoarea propunerii CTE de modificare a UTP privind materialul rulant de călători și locomotive, astfel cum figurează în documentul de lucru al CTE cu referințele TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS anexă și TECH-20041 LOC PAS decizie;

(2) să se voteze în favoarea propunerii CTE de modificare a UTP privind materialul rulant - vagoane de marfă, astfel cum figurează în documentul de lucru al CTE cu referințele TECH-20042-CTE13 WAG proiect de modificare și TECH-20042 WAG decizie;

(3) să se voteze în favoarea propunerii CTE de modificare a UTP privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, astfel cum figurează în documentul de lucru al CTE cu referințele TECH-20043-CTE UTP PRM proiect de modificare și TECH-20043 PRM decizie;

(4) să se voteze în favoarea propunerii CTE de adoptare a UTP aplicabilă verificărilor privind compunerea trenurilor și compatibilitatea cu ruta, astfel cum figurează în documentul de lucru al CTE cu referințele TTECH-20039 UTP TCRC și TECH-20039 TCRC decizie;

(5) să se voteze în favoarea propunerii CTE de adoptare a UTP aplicabilă subsistemului „infrastructură”, astfel cum figurează în documentul de lucru al CTE cu referințele TECH-20040-UTP INF proiect și TECH-20040 INF decizie;

(6) să se voteze în favoarea propunerii CTE de actualizare a trimiterilor la documentele tehnice ale STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF, astfel cum figurează în documentul de lucru al CTE cu referința TECH-21009-CTE UTP TAF decizie.

(7) să se voteze în favoarea revizuirii ATMF în ceea ce privește entitățile responsabile cu întreținerea (ERI), astfel cum figurează în documentul de lucru al CTE cu referința TECH-20045 ATMF decizie;

Articolul 2

După adoptare, deciziile Comitetului de experți tehnici se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene,* indicându-se data intrării lor în vigoare.

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele