2025/1251

27.6.2025

DEĊIŻJONI TAL-KUNSILL (UE) 2025/1251

tas-16 ta' Ġunju 2025

dwar il-pożizzjoni li għandha tittieħed f'isem l-Unjoni Ewropea fis-17-il sessjoni tal-Kumitat ta' Esperti Tekniċi tal-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (OTIF) fir-rigward tar-reviżjoni tal-Preskrizzjonijiet Tekniċi Uniformi applikabbli għas-subsistema "vetturi ferrovjarji – lokomottivi u vetturi ferrovjarji għat-trasport tal-passiġġieri", għall-aċċessibbiltà tas-sistema ferrovjarja għal persuni b'diżabbiltà u persuni b'mobbiltà mnaqqsa, għall-immarkar tal-vetturi, għas-subsistema "infrastruttura", u għas-subsistema "Applikazzjonijiet telematiċi għas-servizzi tal-merkanzija", u fir-rigward tal-aġġornament tal-Manwal għall-implimentazzjoni u l-applikazzjoni tar-Regoli Uniformi tal-APTU u l-ATMF

IL-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidra t-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 91, flimkien mal-Artikolu 218(9) tiegħu,

Wara li kkunsidra l-proposta tal-Kummissjoni Ewropea,

Billi:

(1) L-Unjoni ssieħbet fil-Konvenzjoni li tirrigwarda t-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija tad-9 ta' Mejju 1980, kif emendata bil-Protokoll ta' Vilnius tat-3 ta' Ġunju 1999 (il-"COTIF"), permezz tad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2013/103/UE [1] u tal-Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (OTIF) dwar l-Adeżjoni tal-Unjoni Ewropea mal-Konvenzjoni COTIF [2].

(2) Skont l-Artikolu 13(1)(f) tal-COTIF, ġie stabbilit il-Kumitat ta' Esperti Tekniċi ("CTE", Committee of Technical Experts) tal-OTIF.

(3) Skont l-Artikolu 20(1)(b) tal-COTIF, u f'konformità mal-Artikolu 6(1) tar-Regoli Uniformi li jirrigwardaw il-Validazzjoni ta' Standards Tekniċi u l-Adozzjoni ta' Preskrizzjonijiet Tekniċi Uniformi applikabbli għall-Materjal tal-Ferroviji maħsub li jintuża fit-Traffiku Internazzjonali (APTU) - l-Appendiċi F tal-COTIF, is-CTE għandu l-kompetenza li jadotta jew jemenda, *inter alia*, il-Preskrizzjonijiet Tekniċi Uniformi (UTP, Uniform Technical Prescriptions) applikabbli għas-subsistema "vetturi ferrovjarji – lokomottivi u vetturi ferrovjarji għat-trasport tal-passiġġieri" (UTP LOC&PAS), għall-aċċessibbilta tas-sistema ferrovjarja għal persuni b'diżabbiltà u persuni b'mobbiltà mnaqqsa (UTP PRM), għall-immarkar tal-vetturi (UTP Marking), għas-subsistema "infrastruttura" (UTP INF) u għas-subsistema "applikazzjonijiet telematiċi għas-servizzi tal-merkanzija" (UTP TAF).

(4) Skont l-Artikolu 20(1)(e) tal-COTIF, u f'konformità mal-Artikolu 21(4) tar-Regoli Uniformi li jirrigwardaw l-Ammissjoni Teknika ta' Materjal tal-Ferroviji użat fit-Traffiku Internazzjonali (ATMF – Appendiċi G tal-Konvenzjoni), is-CTE għandu l-kompetenza li jadotta jew jemenda, fost l-oħrajn, il-Manwal għall-implimentazzjoni u l-applikazzjoni tar-Regoli Uniformi tal-APTU u l-ATMF.

(5) Fl-aġenda tas-17-il sessjoni tiegħu, li se ssir fis-17 u fit-18 ta' Ġunju 2025, is-CTE inkluda proposta għal deċiżjonijiet biex jiġu riveduti l-UTP LOC&PAS, il-UTP PRM, il-UTP Marking, u l-UTP INF, biex jiġi immodifikat l-Appendiċi I tal-UTP TAF, u biex jiġi aġġornat il-Manwal għall-implimentazzjoni u l-applikazzjoni tar-Regoli Uniformi tal-APTU u l-ATMF.

(6) L-atti previsti tas-CTE se jkollhom effetti legali.

(7) Jixraq li tiġi stabbilita l-pożizzjoni li għandha tittieħed f'isem l-Unjoni fis-CTE, billi d-deċiżjonijiet proposti se jkunu vinkolanti għall-Unjoni, skont l-Artikolu 6(1) tal-APTU u l-Artikolu 35(3) u (4) tal-COTIF.

[1] Id-Deċiżjoni tal-Kunsill 2013/103/UE tas-16 ta' Ġunju 2011 dwar l-iffirmar u l-konklużjoni tal-Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija dwar l-Adeżjoni tal-Unjoni Ewropea mal-Konvenzjoni li tirrigwarda t-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (COTIF) tad-9 ta' Mejju 1980, kif emendata mill-Protokoll ta' Vilnius tat-3 ta' Ġunju 1999 (ĠU L 51, 23.2.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

[2] Il-Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija dwar l-Adeżjoni tal-Unjoni Ewropea mal-Konvenzjoni li tirrigwarda t-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (COTIF) tad-9 ta' Mejju 1980, kif emendata mill-Protokoll ta' Vilnius tat-3 ta' Ġunju 1999 (ĠU L 51, 23.2.2013, p. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) L-objettivi ta' dawk id-deċiżjonijiet huma li jallinjaw l-UTP LOC&PAS, il-UTP PRM, il-UTP Marking, u l-UTP INF mar-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2023/1694 ([3]) (il-"Pakkett tat-TSI tal-2023"), li jallinjaw ir-referenzi għad-Dokumenti Tekniċi tal-ispeċifikazzjonijiet tekniċi għall-interoperabbiltà tal-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji (ERA) relatati mal-"applikazzjonijiet telematiċi għas-servizzi tal-merkanzija" (TAF TSI) elenkati fl-Appendiċi I tal-UTP TAF għar-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1305/2014 ([4]), u li jaġġornaw il-Manwal għall-implimentazzjoni u l-applikazzjoni tar-Regoli Uniformi tal-APTU u l-ATMF filwaqt li jitqies il-feedback dwar l-esperjenza mill-Istati Kontraenti tal-COTIF.

(9) Id-deċiżjonijiet previsti tal-OTIF li ssir reviżjoni tal-UTP PRM, il-UTP Marking, u l-UTP INF huma f'konformità mal-liġi u mal-objettivi strateġiċi tal-Unjoni billi jikkontribwixxu għall-allinjament tal-leġiżlazzjoni tal-OTIF mad-dispożizzjonijiet korrispondenti tal-liġi tal-Unjoni, u għalhekk jenħtieġ li jiġu appoġġati mill-Unjoni.

(10) Id-deċiżjonijiet previsti tal-OTIF li tiġi riveduta l-UTP LOC&PAS u li jiġi mmodifikat l-Appendiċi I tal-UTP TAF huma wkoll ġeneralment konformi mal-liġi u mal-objettivi strateġiċi tal-Unjoni, u jikkontribwixxu għall-allinjament tal-leġiżlazzjoni tal-OTIF mad-dispożizzjonijiet ekwivalenti tal-liġi tal-Unjoni. Madankollu, xi wħud mill-bidliet proposti mill-OTIF jenħtieġ li jiġu allinjati mal-Pakkett tat-TSI tal-2023. Għalhekk, jeħtieġ jiġu proposti emendi tad-deċiżjonijiet previsti tal-OTIF biex tiġi riveduta l-UTP LOC&PAS u biex jiġi mmodifikat l-Appendiċi I tal-UTP TAF, ħalli jiġi żgurat l-allinjament mal-acquis tal-Unjoni kif emendat mill-Pakkett tat-TSI tal-2023. Għalhekk, jenħtieġ li l-Unjoni tappoġġa d-deċiżjonijiet previsti soġġetti għall-kundizzjoni li dawk l-emendi jiġu introdotti,

ADOTTA DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Il-pożizzjoni li għandha tittieħed f'isem l-Unjoni fis-17-il sessjoni tal-Kumitat ta' Esperti Tekniċi (is-CTE) tal-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (OTIF), fir-rigward tar-reviżjoni tal-Preskrizzjonijet Tekniċi Uniformi (UTP) applikabbli għas-subsistema "vetturi ferrovjarji – lokomottivi u vetturi ferrovjarji għat-trasport tal-passiġġieri" (UTP LOC&PAS), għall-aċċessibbiltà tas-sistema ferrovjarja għal persuni b'diżabbiltà u persuni b'mobbiltà mnaqqsa (UTP PRM), għall-immarkar tal-vetturi (UTP Marking), għas-subsistema "infrastruttura" (UTP INF), fir-rigward tal-allinjament tar-referenzi għad-Dokumenti Tekniċi tal-ispeċifikazzjonijiet tekniċi għall-interoperabbiltà dwar l-"applikazzjonijiet telematiċi għall-merkanzija" (TAF TSI) elenkati fl-Appendiċi I tal-UTP relatati mal-"applikazzjonijiet telematiċi għas-servizzi tal-merkanzija" (UTP TAF) u fir-rigward tal-aġġornament tal-Manwal għall-implimentazzjoni u l-applikazzjoni tar-Regoli Uniformi tal-APTU u l-ATMF għandha tkun kif ġej:

(1) li jivvota favur ir-reviżjoni proposta mis-CTE tal-UTP LOC&PAS applikabbli għas-subsistema "vetturi ferrovjarji – lokomottivi u vetturi ferrovjarji għat-trasport tal-passiġġieri", kif jinsab fid-Dokument ta' Ħidma tas-CTE TECH-25003 UTP LOC&PAS, soġġett għall-emendi li ġejjin:

(a) fit-Taqsima 1 (Introduction) tal-Anness, it-tieni paragrafu, il-kelma "infrastructure" tiġi sostitwita b'"network(s)";

(b) fil-punt 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) tal-Anness, ir-raba' paragrafu, titħassar ", UTP WAG";

(c) fil-punt 2.2.1 (Train formation), il-paragrafu (1), it-terminu "OTIF technical admission" jiġi sostitwit b'"UTP verification procedure";

(d) jitħassru l-punti 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) u 3.2.2 (Requirements specific to other subsystems);

(e) fil-punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), it-titolu tal-paragrafu (d) (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) jiġi sostitwit b'"Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem";

([3]) Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2023/1694 tal-10 ta' Awwissu 2023 li jemenda r-Regolamenti (UE) Nru 321/2013, (UE) Nru 1299/2014, (UE) Nru 1300/2014, (UE) Nru 1301/2014, (UE) Nru 1302/2014, (UE) Nru 1304/2014 u r-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) 2019/777 (ĠU L 222, 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

([4]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1305/2014 tal-11 ta' Diċembru 2014 dwar l-ispeċifikazzjoni teknika għall-interoperabilità fir-rigward tas-subsistema "applikazzjonijiet telematiċi għas-servizz tat-trasport tal-merkanzija" tas-sistema ferrovjarja tal-Unjoni Ewropea u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 62/2006 (ĠU L 356, 12.12.2014, p. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

(f) fil-paragrafu (8) tal-punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), fil-paragrafi (3) u (4) tal-punt 4.2.4.3 (Type of brake system), fil-paragrafu (3) tal-punt 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), fil-paragrafu (5) tal-punt 4.2.4.4.2 (Service braking command), fil-paragrafu (4) tal-punt 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), fil-paragrafu (6) tal-punt 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), fil-paragrafu (9) tal-punt 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), fil-paragrafu (2) tal-punt 4.2.5.5.6 (Door opening), fil-paragrafu (8) tal-punt 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), fil-paragrafu (4) tal-punt 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), fil-paragrafu (5), it-tieni subparagrafu, tal-punt 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)), fil-paragrafi (5) u (6) tal-punt 4.2.9.1.6 (Driver's desk Ergonomics), fil-paragrafu (4) tal-punt 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), fil-punti 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), fil-paragrafu (5) tal-punt 4.2.10.4.2 (Smoke Control), fil-punt 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— "signalling system" tiġi sostitwita b'"control-command and signalling subsystem";

— titħassar il-frażi "See point 4.3.4";

(g) fil-punt 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile), jitħassar il-kliem "Note to points (1) – (4):";

(h) fil-punt 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), it-tielet paragrafu għandu jiġi sostitwit b'"For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.";

(i) fil-punt 4.2.7.1.4 (Lamp controls), il-paragrafu (3), "a flashing/blinking mode" tiġi sostitwita b'"an automatic flashing/blinking mode";

(j) fil-paragrafu (1) tal-punt 4.2.9.6 (Recording device), ir-raba' subparagrafu jiġi sostitwit b'"Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded";

(k) fil-punt 4.2.12.2 (General documentation), il-paragrafu (24):

— fl-ewwel inċiż, "signalling equipment" tiġi sostitwita b'"control-command and signalling subsystem";

— it-tieni inċiż jiġi sostitwit b'"conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, eċċ.).";

(l) fil-punt 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), il-paragrafu (1), titħassar il-frażi "and assessing entity";

(m) fil-punt 7.3.2 (List of specific cases), jitħassru l-każijiet speċifiċi kollha għar-Renju Unit fir-rigward tal-Irlanda ta' Fuq;

(2) li jivvota favur l-emendi proposti mis-CTE tal-UTP PRM applikabbli għall-aċċessibbiltà tas-sistema ferrovjarja għal persuni b'diżabbiltà u persuni b'mobbiltà mnaqqsa, kif jinsab fid-Dokument ta' Ħidma tas-CTE TECH-25004 UTP PRM;

(3) li jivvota favur l-emendi proposti mis-CTE tal-UTP Marking applikabbli għall-immarkar tal-vetturi, kif jinsab fid-Dokument ta' Ħidma tas-CTE TECH-25005 UTP Marking;

(4) li jivvota favur l-emendi proposti mis-CTE tal-UTP INF applikabbli għas-subsistema "infrastructure", kif jinsab fid-Dokument ta' Ħidma tas-CTE TECH-25006 UTP INF;

(5) li jivvota favur il-proposta tas-CTE biex jiġu allinjati r-referenzi għad-Dokumenti Tekniċi tal-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji (ERA) relatati mal-"applikazzjonijiet telematiċi għas-servizzi tal-merkanzija" (TAF TSI) elenkati fl-Appendiċi I tal-UTP TAF mar-Regolament (UE) Nru 1305/2014, kif jinsab fid-Dokument ta' Ħidma tas-CTE TECH-25007 UTP TAF, soġġett għall-emenda li ġejja:

— fit-tabella fl-Appendiċi I, il-linja numru 6 tiġi sostitwita kif ġej:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024

(6) li jivvota favur il-proposta tas-CTE għall-Aġġornament tal-Manwal għall-implimentazzjoni u l-applikazzjoni tar-Regoli Uniformi tal-APTU u l-ATMF, kif jinsab fid-Dokument ta' Ħidma tas-CTE TECH-25011 Handbook, soġġett għall-emendi li ġejjin:

— Punt 5.3.3 – SPECIFIC CASES

— fl-ewwel inċiż, "A specific case is primarily used" tiġi sostitwita b'"A specific case should be used";

— fl-ewwel inċiż, tiżdied "due to technical constraints affecting compatibility with the existing system." wara "deviation from a requirement in the UTP";

— fl-ewwel inċiż, "and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTP." tiġi sostitwita b'"A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs.";

— fil-ħames inċiż, "the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose" tiġi sostitwita b'"the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method";

— Punt 5.4 – NATIONAL TECHNICAL REQUIREMENTS

— fir-raba' paragrafu, "In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case" tiġi sostitwita b'"In case a national technical requirement falls, in full or in part, within the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case";

— Punt 10.3 – CORRELATION WITH UNION LAW

— fit-tieni paragrafu, "whether an ECM" tiġi sostitwita b'"whether their ECM";

— fir-raba' paragrafu, l-ewwel inċiż, "should be accepted" tiġi sostitwita b'"should be accepted in international traffic";

— fir-raba' paragrafu, it-tieni inċiż, "For the purpose of providing ECM services""tiġi sostitwita" b'"For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State" u "Contracting States" tiġi sostitwita b'"that Contracting State";

(7) jista' jintlaħaq qbil dwar bidliet żgħar fl-atti tas-CTE stabbiliti f'dan l-Artikolu mill-Kummissjoni, mingħajr deċiżjoni ulterjuri tal-Kunsill.

Artikolu 2

Ladarba jiġu adottati, id-deċiżjonijiet tas-CTE għandhom jiġu ppubblikati f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*, filwaqt li tiġi indikata d-data tad-dħul fis-seħħ tagħhom.

Artikolu 3

Din id-Deċiżjoni għandha tidħol fis-seħħ fid-data tal-adozzjoni tagħha.

Magħmul fil-Lussemburgu, is-16 ta' Ġunju 2025.

Għall-Kunsill

Il-President

P. HENNIG-KLOSKA