2025/1251

27.6.2025

DECIZIA (UE) 2025/1251 A CONSILIULUI

din 16 iunie 2025

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene la cea de a 17-a sesiune a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) cu privire la revizuirea specificațiilor tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive”, accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, marcării vehiculelor, subsistemului „infrastructură”, și a subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” și cu privire la actualizarea Manualului pentru implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF

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), prin Decizia 2013/103/UE a Consiliului [1] și Acordul dintre Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind aderarea Uniunii Europene la COTIF [2].

(2) În temeiul articolului 13 alineatul (1) litera (f) din COTIF, a fost înființat Comitetul de experți tehnici (CET) al OTIF.

(3) În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (b) din COTIF și în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulile uniforme privind validarea standardelor tehnice și adoptarea de specificații tehnice uniforme aplicabile materialului feroviar destinat utilizării în traficul internațional (APTU) – apendicele F la COTIF, CET are competența de a adopta sau de a modifica, printre altele, specificațiile tehnice uniforme (UTP) aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS), accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM), marcării vehiculelor (UTP Marking), subsistemului „infrastructură” (UTP INF) și subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF).

(4) În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (e) din COTIF și în conformitate cu articolul 21 alineatul (4) din Regulile uniforme privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional (ATMF – apendicele G la convenție), CET are competența de a adopta sau de a modifica, printre altele, Manualul privind implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF.

(5) CET a inclus pe ordinea de zi a celei de a 17-a sesiuni, care va avea loc în 17-18 iunie 2025, o propunere de decizii de revizuire a UTP LOC&PAS, a UTP PRM, a UTP Marking și a UTP INF, de modificare a apendicelui I la UTP TAF și de actualizare a Manualului privind implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF.

(6) Actele CET preconizate vor avea efecte juridice.

(7) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul CET, întrucât deciziile propuse vor avea caracter obligatoriu pentru Uniune în temeiul articolului 6 alineatul (1) din APTU și al articolului 35 alineatele (3) și (4) din COTIF.

[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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

[2] Acord 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Obiectivele respectivelor decizii sunt de a alinia UTP LOC &PAS, UTP PRM, UTP Marking și UTP INF la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1694 al Comisiei ([3]) (denumit în continuare „pachetul STI din 2023"), de a alinia trimiterile la documentele tehnice ale Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la „aplicațiile telematice pentru transportul de marfă" (STI TAF) enumerate în apendicele I la UTP TAF din Regulamentul (UE) nr. 1305/2014 al Comisiei ([4]) și de a actualiza Manualul pentru implementarea și aplicarea normelor uniforme APTU și ATMF ținând cont de informațiile care decurg din experiența statelor contractante la COTIF.

(9) Deciziile OTIF avute în vedere pentru a revizui UTP PRM, UTP Marking și UTP INF sunt conforme cu dreptul și cu obiectivele strategice ale Uniunii, prin faptul că ele contribuie la alinierea legislației OTIF la dispozițiile corespunzătoare din dreptul Uniunii și, prin urmare, ar trebui să fie sprijinite de Uniune.

(10) Deciziile OTIF avute în vedere pentru a revizui UTP LOC&PAS și a modifica apendicele I la UTP TAF sunt, de asemenea, în general, conforme cu dreptul și cu obiectivele strategice ale Uniunii și contribuie la alinierea legislației OTIF la dispozițiile echivalente din dreptul Uniunii. Cu toate acestea, unele dintre modificările propuse de OTIF ar trebui să fie aliniate pachetul STI din 2023. Prin urmare, este necesar să se propună modificări ale deciziilor OTIF avute în vedere pentru a revizui UTP LOC&PAS și pentru a modifica apendicele I la UTP TAF, pentru a asigura alinierea la acquis-ul Uniunii, astfel cum a fost modificat ultima dată prin pachetul STI din 2023. Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine deciziile avute în vedere, cu condiția ca aceste modificări să fie introduse,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii la cea de a 17-a sesiune a Comitetului de experți tehnici (CET) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare cu privire la revizuirea specificațiilor tehnice uniforme (UTP) aplicabile pentru subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive" (UTP LOC&PAS), pentru accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM), pentru marcarea vehiculelor (UTP Marking), pentru subsistemul „infrastructură" (UTP INF), în ce privește actualizarea trimiterilor la documentele tehnice pentru specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la „aplicațiile telematice pentru transportul de marfă" (STI TAF) enumerate în apendicele I la UTP privind „aplicațiile telematice pentru serviciile de transport de mărfuri" (UTP TAF) și cu privire la actualizarea Manualului pentru implementarea și aplicarea normelor uniforme APTU și ATMF este următoarea:

1. să se voteze în favoarea propunerii CET de revizuire a UTP LOC&PAS aplicabilă subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive", astfel cum figurează în documentul de lucru TECH-25003 UTP LOC&PAS al CET, sub rezerva următoarelor modificări:

   (a) în secțiunea 1 (Introduction) din anexă, al doilea paragraf, cuvântul „infrastructure" se înlocuiește cu „network(s)";

   (b) la punctul 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) din anexă, al patrulea paragraf, se elimină „UTP WAG";

   (c) la punctul 2.2.1 (Train formation) subpunctul 1, termenul „OTIF technical admission" se înlocuiește cu „UTP verification procedure";

   (d) se elimină punctele 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) și 3.2.2 (Requirements specific to other subsystems);

   (e) la punctul 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), titlul literei (d) (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) se înlocuiește cu „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem";

([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1694 al Comisiei din 10 august 2023 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1300/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1304/2014 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/777 (JO L 222, 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

([4]) Regulamentul (UE) nr. 1305/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă" al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 62/2006 (JO L 356, 12.12.2014, p. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

(f) la subpunctul 8 de la punctul 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), la subpunctele 3 și 4 de la punctul 4.2.4.3 (Type of brake system), la subpunctul 3 de la punctul 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), la subpunctul 5 de la punctul 4.2.4.4.2 (Service braking command), la subpunctul 4 de la punctul 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), la subpunctul 6 de la punctul 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), la subpunctul 9 de la punctul 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), la subpunctul 2 de la punctul 4.2.5.5.6 (Door opening), la subpunctul 8 de la punctul 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), la subpunctul 4 de la punctul 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), la subpunctul 5 al doilea paragraf de la punctul 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)], la subpunctele 5 și 6 de la punctul 4.2.9.1.6 (Driver's desk-Ergonomics), la subpunctul 4 de la punctul 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), la punctele 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), la subpunctul 5 de la punctul 4.2.10.4.2 (Smoke Control), la punctul 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— se înlocuiește „signalling system" cu „control-command and signalling subsystem";

— se elimină „See point 4.3.4";

(g) la punctul 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile), se elimină formularea „Note to points (1) – (4)";

(h) la punctul 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), al treilea paragraf se înlocuiește cu textul „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) la subpunctul 3 de la punctul 4.2.7.1.4 (Lamp controls) „a flashing/blinking mode" se înlocuiește cu „an automatic flashing/blinking mode";

(j) la subpunctul 1 de la punctul 4.2.9.6 (Recording device), al patrulea paragraf se înlocuiește cu „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded";

(k) la subpunctul 24 de la punctul 4.2.12.2 (General documentation):

— la prima liniuță, „signalling equipment" se înlocuiește cu „control-command and signalling subsystem";

— a doua liniuță se înlocuiește cu „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).";

(l) la subpunctul 1 de la punctul 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), se elimină „and assessing entity";

(m) la punctul 7.3.2 (List of specific cases), se elimină toate cazurile specifice pentru Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord;

2. să se voteze în favoarea propunerii CET de modificare a UTP PRM privind accesibilitatea sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, astfel cum figurează în documentul de lucru TECH-25004 UTP PRM al CET;

3. să se voteze în favoarea propunerii CET de modificare a UTP Marking în ceea ce privește marcarea vehiculelor, astfel cum figurează în documentul de lucru TECH-25005 UTP Marking al CET;

4. să se voteze în favoarea propunerii CET de modificare a UTP INF în ceea ce privește subsistemul „infrastructură", astfel cum se menționează în documentul de lucru TECH-25006 UTP INF al CET;

5. să se voteze în favoarea propunerii CET de a alinia trimiterile la documentele tehnice ale Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) referitor la „aplicațiile telematice pentru transportul de marfă" (STI TAF) enumerate în apendicele I la UTP TAF din Regulamentul (UE) nr. 1305/2014, astfel cum figurează în documentul de lucru TECH-25007 UTP TAF al CET, sub rezerva următoarei modificări:

— în tabelul din apendicele I, se înlocuiește rândul 6 după cum urmează:

6	ERA-TD-105	STI TAF – Anexa D.2: Apendicele F – TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024

6. să se voteze în favoarea propunerii CET de actualizare a Manualului pentru implementarea și aplicarea normelor uniforme APTU și ATMF, astfel cum figurează în documentul de lucru TECH-25011 Handbook al CET, sub rezerva următoarelor modificări:

   — Punctul 5.3.3 – SPECIFIC CASES (CAZURI SPECIFICE)

   — la prima liniuță, cuvintele „A specific case is primarily used" se înlocuiesc cu cuvintele „A specific case should be used";

   — la prima liniuță, după cuvintele „deviation from a requirement in the UTP" se adaugă cuvintele „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.";

   — la prima liniuță, cuvintele „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTP" se înlocuiesc cu cuvintele „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs.";

   — la a cincea liniuță, cuvintele „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose" se înlocuiesc cu cuvintele „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method";

   — Punctul 5.4 – NATIONAL TECHNICAL REQUIREMENTS (CERINȚE TEHNICE NAȚIONALE)

   — la al patrulea paragraf, cuvintele „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case" se înlocuiesc cu cuvintele „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";

   — Punctul 10.3 – CORRELATION WITH UNION LAW (CORELAREA CU DREPTUL UNIUNII)

   — la al doilea paragraf, cuvintele „whether an ECM" se înlocuiesc cu cuvintele „whether its ECM";

   — la al patrulea paragraf prima liniuță, cuvintele „should be accepted" se înlocuiesc cu cuvintele „should be accepted in international traffic";

   — la al patrulea paragraf a doua liniuță, cuvintele „For the purpose of providing ECM services," se înlocuiesc cu cuvintele „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State", iar cuvintele „Contracting States" se înlocuiesc cu cuvintele „that Contracting State";

7. Comisia poate conveni asupra unor modificări minore ale actelor CET prevăzute la prezentul articol, fără să mai fie necesară o decizie suplimentară a Consiliului.

Articolul 2

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

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 16 iunie 2025.

Pentru Consiliu

Președintele

P. HENNIG-KLOSKA