COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 17-a reuniuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) în ceea ce privește revizuirea specificațiilor tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS), accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM), marcării vehiculelor (UTP Marking), subsistemului „infrastructură” (UTP INF), subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF) și actualizării Manualului pentru implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Cea de a 17-a reuniune a Comitetului de experți tehnici (CET) din cadrul Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) va avea loc la Berna în zilele de 17 și 18 iunie 2025. Ordinea de zi a reuniunii include următoarele propuneri în vederea adoptării:

– revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS);

– revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM);

– revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile marcării vehiculelor (UTP Marking);

– revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile subsistemului „infrastructură” (UTP INF);

– modificarea apendicelui I (trimiteri la documentele tehnice) la specificația tehnică uniformă aplicabilă subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF);

– actualizarea manualului pentru implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF.

Ordinea de zi a reuniunii și documentele referitoare la propunerile de adoptare sunt disponibile pe site-ul web al OTIF (https://otif.org/en/?page_id=1025).

OTIF elaborează regimuri juridice uniforme pentru transporturile internaționale feroviare în trei domenii de activitate majore: interoperabilitatea tehnică, mărfurile periculoase și dreptul contractelor în domeniul feroviar.

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[1] sunt părți contractante.

La 16 iunie 2011, Consiliul a adoptat Decizia 2013/103/UE a Consiliului privind semnarea și încheierea Acordului dintre Uniunea Europeană și OTIF 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 („Acordul de aderare UE-COTIF”)[2].

[1] Doar Cipru și Malta nu sunt părți contractante.

[2] 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).

Acordul a intrat în vigoare la 1 iulie 2011.

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 legislative uniforme 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 abordează o serie de aspecte juridice și tehnice ale legislației din domeniul feroviar, grupate în două părți: Convenția însăși, care 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 (**CUV**)

– 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 18 specificații tehnice uniforme (Uniform Technical Prescriptions, 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, astfel cum sunt definite în capitolul II din Directiva (UE) 2016/797[3].

Dintre cele 50 de state care sunt parte la COTIF, 43 aplică apendicele F și G, inclusiv cele 25 de state membre ale UE deja menționate.

Pe baza apendicelui H la COTIF, există 4 anexe pentru metodele comune de siguranță. Anexele la RU EST din cadrul COTIF au același obiectiv ca metodele comune de siguranță (MCS) ale UE pentru admiterea în traficul internațional, astfel cum sunt definite în capitolul II din Directiva (UE) 2016/798[4].

Intrarea în vigoare a apendicelui H nu a fost încă aprobată de două treimi din statele care sunt părți la OTIF.

[3] Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj)

[4] Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 102, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj)

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

CET 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.

CET 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 a fi utilizat în traficul internațional și care se referă în particular 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, CET 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), CET are competența de a adopta sau de a modifica UTP-urile.

În conformitate cu articolul 21 alineatul (4) din apendicele G (ATMF), CET are competența de a recomanda metode și practici referitoare la admiterea tehnică a materialului feroviar utilizat în traficul internațional.

2.3. Adoptarea actelor de către CET

Potrivit articolului 6 din APTU, CET 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 COTIF. Aceste decizii intră în vigoare în conformitate cu articolul 35 alineatele (3) și (4) din Convenție.

2.4. Actele avute în vedere care urmează a fi adoptate de CET în cadrul reuniunii din 17 și 18 iunie 2025

2.4.1. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS)

UTP LOC&PAS prevede cerințe funcționale și tehnice pentru admiterea materialului rulant de călători și a locomotivelor în traficul internațional pe teritoriul tuturor statelor contractante ale COTIF, în conformitate cu RU ATMF. Ea acoperă cerințele tehnice de proiectare și producție și procedurile de verificare.

Scopul prezentei propuneri de revizuire a UTP LOC&PAS este de a menține alinierea specificației la evoluțiile juridice din Uniunea Europeană și de a actualiza cazuri specifice și anumite norme de punere în aplicare. În plus, propunerea clarifică domeniul de aplicare al UTP LOC&PAS și aplicarea sa în cazul vehiculelor adecvate pentru libera circulație și al vehiculelor interschimbabile.

Printre modificările propuse se numără:

– clarificări privind domeniul de aplicare și aplicarea UTP;

– o actualizare a trimiterilor la legislația UE și a normelor aferente;

– noi dispoziții privind interfețele din cadrul unui vehicul între subsistemul „material rulant” și partea de la bord a subsistemului „control-comandă și semnalizare”;

– dispoziții modificate privind apa eliberată de instalațiile sanitare de la bord sau prin intermediul acestora;

– dispoziții modificate privind curentul maxim în regim de staționare pentru fiecare pantograf;

– noi dispoziții referitoare la funcțiile de detectare și prevenire a deraierilor;

– dispoziții modificate privind dispozitivul de înregistrare a trenului;

– cerințe suplimentare privind documentația care trebuie furnizată împreună cu materialul rulant;

– dispoziții suplimentare referitoare la admiterea la o zonă largă de utilizare, aplicabile anumitor tipuri de vagoane de călători, și anume vehiculele interschimbabile;

– actualizarea normelor de punere în aplicare, în special prin eliminarea termenelor de valabilitate (etapele A și B) pentru vehiculele și tipurile de vehicule care sunt conforme cu versiunile anterioare ale UTP;

– actualizarea cazurilor specifice și a normelor speciale de punere în aplicare pentru țările contractante care nu sunt membre ale UE;

– modificări de redactare pentru a alinia UTP la cele mai recente practici.

2.4.2. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM)

UTP PRM stabilește cerințe de accesibilitate armonizate pentru vehiculele de pasageri utilizate în traficul internațional care intră în domeniul de aplicare al RU ATMF.

Scopul prezentei propuneri de revizuire a UTP PRM este de a menține alinierea specificației la evoluțiile juridice din Uniunea Europeană. În plus, aceasta clarifică domeniul de aplicare al UTP PRM în ceea ce privește vehiculele și alte subsisteme. În special, aplicarea UTP PRM este, în general, obligatorie pentru noul material rulant de călători nou admis în traficul internațional în conformitate cu RU ATMF. UTP PRM descrie, de asemenea, parametrii opționali pentru infrastructură, exploatare și subsistemele telematice.

Printre modificările propuse se numără:

– clarificări privind domeniul de aplicare și aplicarea UTP;

– o actualizare a trimiterilor la legislația UE și a normelor aferente;

– dispoziții modificate privind semnalele sonore la deschiderea și închiderea ușilor pentru pasageri;

– dispoziții modificate și suplimentare privind informațiile dinamice privind ruta afișate în și pe trenuri;

– actualizarea normelor de punere în aplicare, în conformitate cu normele de punere în aplicare a UTP LOC&PAS;

– modificări de redactare pentru a alinia UTP la cele mai recente practici.

2.4.3. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile marcării vehiculelor (UTP Marking)

UTP Marking stabilește cerințele aplicabile vehiculelor utilizate în statele contractante la COTIF în ceea ce privește numărul de înmatriculare al vehiculului și marcajul alfabetic aferent de pe caroserie.

Scopul acestei propuneri de revizuire a UTP Marking este de a actualiza trimiterile la dispozițiile UE. În plus, pentru a facilita înțelegerea normelor, ar trebui adăugate informații pentru a clarifica semnificația numărului european de vehicul pentru vagoanele de marfă. Sunt incluse, de asemenea, rectificările lingvistice și de redactare.

2.4.4. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile subsistemului „infrastructură” (UTP INF)

UTP INF stabilește parametrii infrastructurii feroviare care sunt relevanți în ceea ce privește compatibilitatea cu vehiculele utilizate în traficul internațional care fac obiectul RU ATMF și metodele specifice de verificare a acestor parametri.

Scopul prezentei propuneri de revizuire a UTP INF este de a menține alinierea specificației la evoluțiile juridice din Uniunea Europeană și de a actualiza cazuri specifice și anumite norme de punere în aplicare.

Printre modificările propuse se numără:

– clarificări privind domeniul de aplicare și aplicarea opțională a UTP;

– o actualizare a trimiterilor la legislația UE și a normelor aferente;

– noi dispoziții referitoare la transportului combinat;

– dispoziții actualizate privind categoriile de linii;

– noi dispoziții privind variațiile maxime de presiune în tunelurile cu viteze operaționale de cel puțin 200 km/h;

– dispoziții modificate privind aplicarea voluntară a UTP în cazul infrastructurii existente;

– actualizarea cazurilor specifice și a normelor speciale de punere în aplicare pentru țările contractante care nu sunt membre ale UE;

– modificări de redactare pentru a alinia UTP la cele mai recente practici.

2.4.5. Modificarea UTP „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF)

UTP TAF stabilește cerințe privind procesul de comunicare dintre întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, bazele de date destinate a fi utilizate pentru urmărirea circulației trenurilor și a vagoanelor și informațiile care trebuie furnizate clienților transportului de marfă.

Scopul prezentei propuneri este alinierea trimiterilor la documentele tehnice ale ERA din STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF.

Sunt necesare modificări ale documentelor tehnice menționate în apendicele I la UTP TAF pentru a corecta erorile, pentru a ține cont de feedbackul primit, pentru a ține pasul cu progresul tehnic și pentru a menține echivalența cu specificațiile definite în documentul tehnic ERA-TD-105 al ERA: STI TAF — Anexa D.2: Apendicele F — Modelul de mesaj și de date STI TAF.

2.4.6. Actualizarea manualului pentru implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF

Acest manual prezintă cerințele pentru punerea în aplicare și aplicarea apendicelui F la COTIF (RU APTU) și a apendicelui G la COTIF (RU ATMF) pentru transportul feroviar internațional și descrie diferitele roluri și responsabilități legate de implementare și aplicare. Acesta este destinat să servească drept referință practică pentru membrii OTIF și pentru țările interesate să adere la COTIF, în special pentru autoritățile, entitățile și actorii din sectorul feroviar.

Manualul nu este obligatoriu din punct de vedere juridic în temeiul COTIF, dar poate produce efecte juridice. Acesta este adoptat de Comitetul de experți tehnici (CET) al OTIF, instituit de COTIF, care are competența de a adopta manualul și modificările aferente, și anume recomandări adoptate în conformitate cu articolul 21 alineatul (4) din RU ATMF. Manualul (și, prin urmare, modificarea preconizată) ar urma să aducă clarificări cu privire la modul în care UE trebuie să își pună în aplicare obligațiile care îi revin în temeiul COTIF.

Actualizarea manualului pentru implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF este necesară pentru a ține cont de experiența statelor contractante la COTIF.

3.1. 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."

În temeiul articolului 3 alineatul (2) din TFUE, Uniunea are competență exclusivă în ceea ce privește angajamentele internaționale care urmează să fie asumate în contextul COTIF, inclusiv instrumentele juridice adoptate în temeiul acesteia, atunci când respectivele angajamente sunt susceptibile să afecteze normele existente ale Uniunii sau să modifice domeniul de aplicare al acestora.

Obiectivele deciziilor propuse sunt:

– alinierea UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF și UTP Marking la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1694 al Comisiei[5] („pachetul STI din 2023”),

– alinierea trimiterilor la documentele tehnice ale ERA din STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF.

Aceste decizii țin de domeniul serviciilor de transport feroviar. Domeniul serviciilor de transport feroviar este reglementat în mare parte de normele Uniunii care, prin urmare, sunt susceptibile să fie afectate sau modificate de adoptarea acestor decizii. Uniunea, reprezentată de Comisie, exercită prin urmare drepturile de vot în ceea ce privește adoptarea acestor decizii.

3.2. Concluzii propuse

Din toate motivele detaliate la punctele 2.4.1-2.4.6, Uniunea ar trebui să voteze așa cum se propune mai jos, la punctele 3.2.1-3.2.6.

3.2.1. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS)

Uniunea Europeană ar trebui să voteze în favoarea revizuirii UTP LOC&PAS propuse în documentul de lucru TECH-25003, sub rezerva modificărilor de mai jos. În cazul în care aceste modificări nu sunt introduse, Uniunea Europeană ar trebui să voteze împotriva propunerii de revizuire a UTP LOC&PAS.

(a) la punctul 1 (Introduction) din anexă, al doilea paragraf, cuvântul „infrastructure” ar trebui înlocuit cu „network(s)” pentru a reflecta faptul că această compactabilitate tehnică nu se limitează la infrastructură, ci acoperă și aspectele legate de energie și de semnalizarea de cale;

(b) la punctul 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) din anexă, al patrulea paragraf, ar trebui eliminat „UTP WAG”, deoarece UTP se referă aici numai la subsistemul „material rulant de călători și locomotive” care nu este reglementat de UTP WAG;

(c) la punctul 2.2.1 (Train formation) alineatul (1), termenul „OTIF technical admission” ar trebui înlocuit cu „UTP verification procedure”, pentru a asigura coerența cu punctul 0.1 alineatul (4);

(d) punctele 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) și 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) ar trebui eliminate pentru a se alinia la pachetul STI din 2023;

(e) la punctul 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), titlul literei (d) ar trebui înlocuit cu „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem” pentru a se alinia pe deplin la pachetul STI din 2023;

[5] 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).

(f) la punctul 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) subpunctul 8, la punctul 4.2.4.3 (Type of brake system) subpunctele 3 și 4, la punctul 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) subpunctul 3, la punctul 4.2.4.4.2 (Service braking command) subpunctul 5, la punctul 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) subpunctul 4, la punctul 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) subpunctul 6, la punctul 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) subpunctul 9, la punctul 4.2.5.5.6 (Door opening) subpunctul 2, la punctul 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) subpunctul 8, la punctul 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) subpunctul 4, la punctul 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections

(g) (RST level)) subpunctul 5 al doilea paragraf, la punctul 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) subpunctele 5 și 6, la punctul 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) subpunctul 4, 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 punctul 4.2.10.4.2 (Smoke Control) subpunctul 5, la punctul 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

- „signalling system" ar trebui înlocuit cu „control-command and signalling subsystem";
- „See point 4.3.4" ar trebui eliminat, având în vedere că o astfel de trimitere nu are legătură cu conținutul punctului 4.2.3.4.2;

(h) la punctul 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile), formularea „Note to points (1) – (4)" ar trebui eliminată, deoarece textul corespunzător este o cerință, nu o notă;

(i) la punctul 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), al treilea paragraf ar trebui înlocuit cu „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." pentru a se alinia pe deplin la pachetul STI din 2023;

(j) la punctul 4.2.7.1.4 (Lamp controls) subpunctul 3, „a flashing/blinking mode" ar trebui înlocuit cu „an automatic flashing/blinking mode" pentru a se alinia la pachetul STI din 2023;

(k) la punctul 4.2.9.6 (Recording device), subpunctul 1, al patrulea paragraf ar trebui înlocuit cu „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded" pentru a se alinia la pachetul STI din 2023;

(l) la punctul 4.2.12.2 (General documentation) subpunctul 24:

- prima liniuță „signalling equipment" ar trebui înlocuit cu „control-command and signalling subsystem";
- a doua liniuță ar trebui înlocuită cu „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).";

(m) la punctul 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) subpunctul (1), textul „and assessing entity" ar trebui eliminat pentru a se alinia la pachetul STI din 2023;

(n) la punctul 7.3.2, toate cazurile specifice pentru Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord ar trebui eliminate, astfel cum acestea sunt definite în STI LOC&PAS.

3.2.2. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM)

Uniunea Europeană ar trebi să voteze în favoarea revizuirii UTP PRM, astfel cum propune OTIF în documentul de lucru TECH-25004 al CET.

3.2.3. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile marcării vehiculelor (UTP Marking)

Uniunea Europeană ar trebi să voteze în favoarea revizuirii UTP Marking, astfel cum propune OTIF în documentul de lucru TECH-25005 al CET.

3.2.4. Revizuirea specificației tehnice uniforme aplicabile subsistemului „infrastructură” (UTP INF)

Uniunea Europeană ar trebi să voteze în favoarea revizuirii UTP INF, astfel cum propune OTIF în documentul de lucru TECH-25006 al CET.

3.2.5. Modificarea UTP „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF)

Uniunea Europeană ar trebi să voteze în favoarea modificărilor UTP TAF, astfel cum propune OTIF în documentul de lucru TECH-25007 al CET, sub rezerva modificării de mai jos. În cazul în care nu se introduce această modificare, Uniunea Europeană ar trebui să voteze împotriva propunerii de revizuire a UTP TAF.

– În tabelul din apendicele I, rândul 6 ar trebui înlocuit după cum urmează pentru a face trimitere la versiunea actualizată a documentelor tehnice ale STI TAF publicate de agenție[6]:

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

3.2.6. Actualizarea manualului pentru implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF

Uniunea Europeană ar trebi să voteze în favoarea modificărilor privind manualul, astfel cum propune OTIF în documentul de lucru TECH-25011 al CET, sub rezerva modificărilor enumerate mai jos. În cazul în care aceste modificări nu sunt introduse, Uniunea Europeană ar trebui să voteze împotriva propunerii de actualizare a manualului.

[6] Disponibilă la adresa TSI TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI TAF · GitHub.

Punctul 5.3.3 – Cazuri specifice

– Un caz specific ar trebui utilizat pentru a indica o derogare de la o cerință care figurează în UTP din cauza unor constrângeri tehnice care afectează compatibilitatea cu sistemul existent.

– O cerință tehnică națională ar trebui utilizată pentru a defini o altă cerință decât cele prevăzute în UTP.

– În cazul în care metoda de evaluare a unui caz specific este complexă și prea lungă pentru a fi descrisă în UTP, cazul specific din UTP poate face trimitere la o anumită cerință tehnică națională care definește metoda de evaluare corespunzătoare.

Punctul 5.4 – Cerințe tehnice naționale

– În cazul în care o cerință tehnică națională intră, integral sau parțial, în domeniul de aplicare al unei cerințe prevăzute în UTP, aceasta ar trebui transferată în UTP sub formă de caz specific.

Punctul 10.3 – Corelarea cu dreptul Uniunii

– Deși cerințele pe care entitățile responsabile cu întreținerea (ERI) trebuie să le îndeplinească pentru a fi certificate și calificările organismelor de certificare ale acestor entități sunt armonizate între UE și OTIF, domeniul de aplicare al organismelor de certificare ERI din afara UE se limitează la efectuarea certificării ERI numai în afara UE, indiferent dacă cerințele privind ERI sunt echivalente în legislația UE și în COTIF și indiferent dacă UE acceptă vehicule conforme cu UTP în traficul internațional către UE pe baza COTIF. Prin urmare, organismele de certificare din afara UE nu ar trebui să certifice ERI în UE, cu excepția cazului în care un acord specific cu UE permite acest lucru.

– Având în vedere că RU ATMF nu include condiții de acces pe piață pentru furnizarea de servicii, ERI-urile străine și organismele de certificare ale ERI nu își pot exercita dreptul de a-și furniza serviciile într-un alt stat pe baza COTIF, dar deciziile unilaterale sau multilaterale între statele respective pot autoriza furnizarea acestor servicii pe teritoriul unuia sau mai multora dintre aceste state.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temei juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede adoptarea 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 acord[7].

Conceptul de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse

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

instrumente care nu au efect obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care *„au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”*[8].

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

CET este un organism instituit printr-un acord, și anume COTIF, în special articolul 13 alineatul (1) litera (f).

Actele enumerate mai sus pe care CET este invitat să le adopte în cadrul celei de-a 17-a reuniuni sunt acte cu efecte juridice.

Actele avute în vedere modifică cadrul juridic al OTIF. Întrucât Uniunea este parte contractantă cu drepturi depline la COTIF[9], actele avute în vedere vor fi obligatorii pentru Uniune în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din APTU și articolul 35 alineatele (3) și (4) din COTIF.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temei 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.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

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

4.3. Concluzii

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

---

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

[9] Decizia 103/2013/UE a Consiliului 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).

2025/0160 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 17-a reuniuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) în ceea ce privește revizuirea specificațiilor tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS), accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (UTP PRM), marcării vehiculelor (UTP Marking), subsistemului „infrastructură” (UTP INF), subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF) și actualizării 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 din TFUE, 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[10] și cu Acordul dintre Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind aderarea Uniunii Europene la COTIF („Acordul”)[11].

(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).

---

[10] 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)

[11] JO L 51, 23.2.2013, p. 8–10.

(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 zilele de 17 și 18 iunie 2025, o propunere de decizii de revizuire a UTP LOC&PAS, a UTP PRM, a UTP Marking și a UTP INF, precum și 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 avute în vedere 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.

(8) Obiectivele acestor 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[12], de a alinia trimiterile la documentele tehnice ale ERA din STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF și de a actualiza Manualul pentru implementarea și aplicarea normelor uniforme APTU și ATMF ținând cont de experiența statelor contractante la COTIF.

(9) Deciziile OTIF avute în vedere pentru a revizui UTP PRM, UTP Marking și UTP INF sunt conforme cu legislația și cu obiectivele strategice ale Uniunii, prin faptul că ele contribuie la alinierea legislației OTIF la dispozițiile echivalente din dreptul Uniunii și, prin urmare, trebuie 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 legislația 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 aliniate la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1694 al Comisiei[13] („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 UE, 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.

---

[12] 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)

[13] 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).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 17-a sesiuni a CET al Convenției privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980 cu privire la revizuirea UTP LOC&PAS aplicabilă subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive”, revizuirea UTP PRM aplicabilă accesibilității sistemului feroviar pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, revizuirea UTP Marking aplicabilă marcării vehiculelor, revizuirea UTP INF aplicabilă subsistemului „infrastructură” și actualizarea trimiterilor la documentele tehnice ale STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF și a 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 subsystem);

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

(f) la punctul 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) subpunctul 8, la punctul 4.2.4.3 (Type of brake system) subpunctele 3 și 4, la punctul 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) subpunctul 3, la punctul 4.2.4.4.2 (Service braking command) subpunctul 5, la punctul 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) subpunctul 4, la punctul 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) subpunctul 6, la punctul 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) subpunctul 9, la punctul 4.2.5.5.6 (Door opening) subpunctul 2, la punctul 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) subpunctul 8, la punctul 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) subpunctul 4, la punctul 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)) subpunctul 5 a doua liniuță, la punctul 4.2.9.1.6 (Driver’s desk ergonomics) subpunctele 5 și 6, la punctul 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) subpunctul 4, 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 punctul 4.2.10.4.2 (Smoke Control) subpunctul 5, 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 punctul 4.2.7.1.4 (Lamp controls) subpunctul 3 „a flashing/blinking mode” se înlocuiește cu „an automatic flashing/blinking mode”;

(j) la punctul 4.2.9.6 (Recording device) subpunctul 1, 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 punctul 4.2.12.2 (General documentation) subpunctul 24:

– 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 punctul 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) subpunctul 1, se elimină „and assessing entity”;

(m) la punctul 7.3.2, 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 actualizare a trimiterilor la documentele tehnice ale STI TAF enumerate în apendicele I la UTP TAF, 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 – Cazuri specifice
  - la prima liniuță, „A specific case is primarily used” ar trebui înlocuit cu „A specific case should be used”;
  - la prima liniuță, „deviation from a requirement in the UTP” ar trebui completat cu „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system”;
  - la prima liniuță, „and national technical requirements are mainly used to define requirements other in addition to the UTPs” ar trebui înlocuit cu „. A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs”;
  - la a cincea liniuță, „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose” ar trebui înlocuit cu „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method”;
- Punctul 5.4 – Cerințe tehnice naționale
  - la al patrulea paragraf, „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case” ar trebui înlocuit cu „In case a national technical requirement falls, in full or in part, in 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 – Corelarea cu dreptul Uniunii
  - la al doilea paragraf, „whether an ECM” ar trebui înlocuit cu „whether their ECM”;
  - la al patrulea paragraf prima liniuță, „should be accepted” ar trebui înlocuit cu „should be accepted in international traffic”;
  - la al patrulea paragraf a doua liniuță„, For the purpose of providing ECM services,” ar trebui înlocuit cu „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State”, iar „Contracting States” ar trebui înlocuit cu „that Contracting State”.

(7) Comisia poate conveni asupra unor modificări minore ale actelor prevăzute la prezentul articol, fără a fi necesară o nouă decizie a Consiliului.

Articolul 2

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

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la 16 iunie 2025.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu,
Președintele