



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 16.4.2026
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii Europene la cea de a 18-a reuniune a Comitetului de experți tehnici (CET) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) cu privire la revizuirea Regulamentului de procedură al CET, la revizuirea specificațiilor tehnice uniforme (UTP) aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG) și subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS), la adoptarea unui format uniform al certificatelor, la revizuirea UTP aplicabile subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF) și la revizuirea Manualului pentru implementarea și aplicarea Regulilor uniforme APTU și ATMF

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) este o organizație interguvernamentală dedicată transportului feroviar internațional. Ea elaborează regimuri juridice uniforme pentru transporturile internaționale feroviare în trei domenii de activitate majore: interoperabilitate și siguranță, mărfuri periculoase și dreptul contractual în domeniul feroviar.

În particular, aspectele legate de interoperabilitate și siguranță sunt abordate de Comitetul de experți tehnici (CET) al OTIF.

Cea de a 18-a reuniune a Comitetului de experți tehnici al OTIF va avea loc la Berna la 9 iunie 2026. Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul respectivei reuniuni, în legătură cu adoptarea preconizată a următoarelor propuneri:

- Modificarea Regulamentului de procedură al CET;
- Revizuirea specificației tehnice uniforme (*Uniform Technical Prescription*, UTP) aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG);
- Revizuirea UTP aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS);
- Adoptarea anexei C la Regulile uniforme ATMF privind formatul uniform al certificatelor;
- Modificarea apendicelui I la UTP aplicabilă subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF) (trimiterile la documente tehnice);
- Modificarea 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).

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 la care atât Uniunea, cât și 25 de state membre¹ 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 Ciprul 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

Acordul de aderarea UE-COTIF 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. COTIF reglementează totodată funcționarea organizației, precum și obiectivele, atribuțiile, relațiile cu statele contractante și activitățile sale în general.

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 opt appendice la convenție, 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**)

Există 18 specificații tehnice uniforme (UTP) pentru interoperabilitatea tehnică elaborate în cadrul RU APTU și RU ATMF. Aceste UTP din cadrul COTIF sunt standarde tehnice aplicabile admiterii tehnice a materialului feroviar utilizat în traficul internațional. Ele au același obiectiv ca specificațiile tehnice de interoperabilitate ale UE (STI) pentru admiterea în traficul internațional, astfel cum sunt definite în capitolul II din Directiva (UE) 2016/797³.

43 din cele 50 de state care sunt părți la COTIF, inclusiv cele 25 de state membre ale UE deja menționate, aplică RU APTU și RU ATMF.

Există patru anexe elaborate în cadrul RU EST. Aceste anexe se referă la metodele comune de siguranță aplicabile traficului feroviar internațional. Ele 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) 2016/798⁴. Intrarea în vigoare a RU EST nu a fost încă aprobată de două treimi din statele care sunt părți la OTIF.

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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

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 APTU și ATMF.

CET are competențe în materie de interoperabilitate și de siguranță a traficului feroviar internațional. El elaborează APTU, ATMF, EST și anexele lor respective, precum și orientările corespunzătoare, care se aplică admiterii și exploatării materialului feroviar și a infrastructurii destinate utilizării în traficul internațional. Este vorba, mai exact, de:

- adoptarea de specificații tehnice și de standarde tehnice;
- proceduri privind evaluarea conformității materialului feroviar și a infrastructurii feroviare cu aceste specificații și standarde;
- dispoziții privind întreținerea materialului și a infrastructurii feroviare;
- responsabilități pentru exploatarea în condiții de siguranță și dispoziții privind evaluarea și aprecierea riscurilor;
- specificații pentru registrele necesare pentru aplicarea dispozițiilor de mai sus.

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

În conformitate cu articolul 16 alineatul (10) din COTIF, CET are competența de a-și adopta propriul regulament de procedură.

În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (b) din COTIF și în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din APTU, CET are competența de a-și adopta sau de a-și modifica UTP. În conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera (e) din COTIF și cu articolul 21 alineatul (1) din ATMF, CET are competența de a-și adopta sau de a-și modifica UTP. Aceste modificări se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la articolele 16, 20 și 33 alineatul (6) și intră în vigoare în conformitate cu articolul 35 alineatele (3) și (4) din COTIF.

În fine, în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera (e) din COTIF și în temeiul articolului 21 alineatul (4) din ATMF, CET are totodată competența de a recomanda metode și practici referitoare la admiterea tehnică a materialului feroviar utilizat în traficul internațional.

2.3. **Actele avute în vedere pentru adoptarea de către CET**

La 9 iunie 2026, în cadrul celei de a 18-a reuniuni, CET urmează să adopte următoarele:

- o modificare a Regulamentului de procedură al CET;
- o revizuire a UTP aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG);
- o revizuire a UTP aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS);
- anexa C la ATMF privind formatul uniform al certificatelor;
- o modificare a apendicelui I la UTP aplicabilă subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF) (trimiterile la documente tehnice);
- o modificare a Manualului pentru implementarea și aplicarea Regulilor uniforme APTU și ATMF.

2.3.1. *Modificarea Regulamentului de procedură al CET*

În cadrul celei de a 8-a reuniuni, care a avut loc la 4 decembrie 2025, Comitetul ad-hoc pentru afaceri juridice și cooperare internațională al OTIF a aprobat dispoziții recomandate, menite să armonizeze regulamentele de procedură ale tuturor organelor OTIF în ceea ce privește drepturile membrilor, ale membrilor asociați și ale observatorilor.

Scopul prezentei propuneri de modificare a Regulamentului de procedură al CET este de a alinia practicile tuturor organelor OTIF, pe baza recomandărilor Comitetului ad-hoc pentru afaceri juridice și cooperare internațională, astfel încât să se asigure coerența. În plus, propunerea include unele alinieri suplimentare la practicile altor organe.

2.3.2. *Revizuirea specificației tehnice uniforme (UTP) aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG)*

UTP WAG prevede cerințele funcționale și tehnice pentru admiterea vagoanelor de marfă 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 WAG este de a menține alinierea specificației la evoluțiile juridice din Uniunea Europeană, în particular la cele introduse prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2064 al Comisiei⁵. În acest context, propunerea specifică cerințe pentru vagoanele de marfă, legate de parascânteile pentru protecția împotriva incendiilor, transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată și dispozitivele de asigurare a semiremorcilor pe vagoane și marcajele aferente.

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

UTP LOC&PAS prevede cerințele 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 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, în particular la cele introduse prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/675 al Comisiei⁶. În acest context, propunerea specifică cerințele care trebuie îndeplinite pentru libera circulație în traficul internațional a vehiculelor care nu sunt destinate transportului de pasageri și care sunt destinate transportului de personal.

⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2064 al Comisiei din 14 octombrie 2025 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 321/2013 privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul material rulant – vagoane de marfă al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (STI WAG) (JO L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/675 al Comisiei din 4 aprilie 2025 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul material rulant – material rulant de călători și locomotive al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (JO L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

2.3.4. *Adoptarea anexei C la RU ATMF privind formatul uniform al certificatelor*

Scopul prezentei propuneri este de a defini structura și conținutul certificatelor tehnice în sensul articolului 11 din RU ATMF și procedurile de eliberare, actualizare, retragere, suspendare a acestora, precum și procedurile referitoare la accesul la respectivele certificate. Propunerea urmărește să asigure coerența și compatibilitatea informațiilor în toate statele contractante ale COTIF, precum și compatibilitatea acestora cu registrele vehiculelor și tipurilor de vehicule instituite în temeiul OTIF sau al normelor UE, și anume cele prevăzute în Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei⁷ și în Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei⁸, astfel cum a fost modificată ultima dată.

Pentru a promova armonizarea și a facilita digitalizarea sistemului feroviar, este oportun ca informațiile conținute în aceste certificate să corespundă informațiilor necesare pentru registrele vehiculelor și tipurilor de vehicule în conformitate cu OTIF și cu normele UE, inclusiv informațiilor necesare pentru efectuarea verificărilor privind compatibilitatea cu ruta.

2.3.5. *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 enumerate în apendicele I la UTP TAF.

În particular, 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.

2.3.6. *Actualizarea Manualului pentru implementarea și aplicarea APTU și ATMF*

Manualul prezintă cerințele pentru implementarea și aplicarea APTU și a 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, însă el este o recomandare de implementare care are vocația să producă efecte juridice. CET este împuternicită să adopte manualul și modificările acestuia ca recomandări în conformitate cu articolul 21 alineatul (4) din ATMF. Manualul (și, prin urmare, modificarea sa preconizată)

⁷ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (JO L 264, 8.10.2011, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

⁸ Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 268, 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

urmează să ofere informații 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 APTU și ATMF este necesară pentru a ține cont de informațiile dobândite din experiența statelor contractante la COTIF.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Competența Uniunii și drepturile de vot

În temeiul articolului 6 din Acordul de aderare UE-COTIF:

„(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:

- modificarea Regulamentului de procedură al CET pentru a-l alinia la regulamentele de procedură ale altor organe ale OTIF;
- revizuirea UTP WAG, în vederea alinierii ei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2064 al Comisiei;
- revizuirea UTP LOC&PAS, în vederea alinierii ei la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/675 al Comisiei;
- adoptarea unei noi anexe C la RU ATMF privind formatul uniform al certificatelor, asigurând în același timp compatibilitatea acesteia cu registrele vehiculelor și tipurilor de vehicule instituite în temeiul OTIF și al normelor UE, și anume cele prevăzute în Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei și în Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei;
- modificarea UTP „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF), pentru a alinia trimiterile la documentele tehnice ale ERA enumerate în apendicele I la UTP TAF la cele mai recente actualizări publicate de ERA;
- actualizarea Manualului pentru implementarea și aplicarea APTU și ATMF, pentru a-l alinia la informațiile dobândite din experiența statelor contractante la COTIF, inclusiv a statelor membre ale UE.

Toate aceste decizii se încadrează în domeniul interoperabilității și siguranței traficului feroviar internațional. Domeniul 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, își exercită prin urmare drepturile de vot în ceea ce privește adoptarea acestor decizii.

3.2. Concluzii propuse

În ceea ce privește deciziile detaliate la punctele 2.3.1-2.3.6 de mai sus, Uniunea ar trebui să voteze conform celor propuse mai jos.

3.2.1. *Modificarea Regulamentului de procedură al Comitetului de experți tehnici*

Uniunea Europeană ar trebui să voteze în favoarea modificării Regulamentului de procedură al CET, astfel cum a fost propusă de Secretariatul OTIF în documentul TECH-26018-CTE18-4. Cu toate acestea, ar trebui propusă următoarea modificare.

- (a) La articolul 9 alineatul (3), mențiunea „8 săptămâni” ar trebui înlocuită cu mențiunea „12 săptămâni”. Această propunere este menită să faciliteze procedurile interne necesare pentru a permite pregătirea și adoptarea în timp util a pozițiilor respective ale Uniunii.

3.2.2. *Revizuirea specificației tehnice uniforme (UTP) aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG)*

Uniunea Europeană ar trebui să voteze în favoarea revizuirii UTP WAG, astfel cum a fost propusă de Secretariatul OTIF în anexa 2 la documentul TECH-26003-CTE18-5.1, sub rezerva introducerii modificărilor enumerate mai jos. În cazul în care aceste modificări nu sunt introduse, Uniunea Europeană ar trebui să voteze împotriva propunerii de revizuire a UTP WAG.

- (a) Cele două paragrafe introductive de la punctul 4.2.6.1.2.1, detaliate acum mai pe larg la punctul 4.2.6.1.2.1.1, ar trebui eliminate.
- (b) La punctul 5.3.6, primul paragraf ar trebui înlocuit cu următorul text:
„Dispozitivele de asigurare a semiremorcilor trebuie să fie concepute și evaluate pentru fiecare dintre următoarele condiții de utilizare:
 - *semiremorci compatibile cărora le este destinat dispozitivul;*
 - *interfața compatibilă a unității, pe care dispozitivul poate fi montat în condiții de siguranță”.*

3.2.3. *Revizuirea specificației tehnice uniforme (UTP) 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, astfel cum a fost propusă de Secretariatul OTIF în anexa 2 la documentul TECH-26004-CTE18-5.2, sub rezerva introducerii modificării enumerate mai jos. În cazul în care nu se introduce această modificare, Uniunea Europeană ar trebui să voteze împotriva propunerii de revizuire a UTP LOC&PAS.

- (a) La punctul 7.1.1.6.1, subpunctul (12) ar trebui înlocuit cu „Unitatea trebuie să fie echipată cu dispozitive de autosalvare pentru toate persoanele de la bord, care să îndeplinească specificațiile EN 13794:2002 și fie EN 402:2003, fie EN 403:2004”.

3.2.4. *Adoptarea anexei C la RU ATMF privind formatul uniform al certificatelor*

Decizia avută în vedere, de a adopta o nouă anexă C la ATMF privind un format uniform al certificatelor, nu este considerată a fi pe deplin aliniată cu legislația și cu obiectivele strategice ale Uniunii. Ca exemplu generic, utilizarea termenului „certificat” conduce la o confuzie, deoarece el este utilizat în scopuri diferite în cadrele UE și COTIF.

Ținând cont de amploarea modificărilor care ar trebui aduse deciziei avute în vedere pentru a asigura alinierea ei la acquis-ul relevant al UE, Uniunea Europeană ar trebui să voteze împotriva adoptării anexei C la RU ATMF privind un format uniform al certificatelor, astfel cum a fost propusă de secretariatul OTIF în documentul TECH-26005-CTE18-5.3, și să solicite revizuirea acesteia de către Grupul de lucru WG TECH al OTIF pentru a asigura alinierea ei la acquis-ul relevant al UE.

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

Uniunea Europeană ar trebui să voteze în favoarea modificărilor UTP TAF, astfel cum au fost propuse de Secretariatul OTIF în documentul TECH-26006-CTE18-5.4.

3.2.6. *Actualizarea Manualului pentru implementarea și aplicarea APTU și ATMF*

Uniunea Europeană ar trebui să voteze în favoarea modificărilor manualului, astfel cum au fost propuse de Secretariatul OTIF în documentul TECH-26009-CTE18-6.3, sub rezerva introducerii 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.

- (a) Trimiterile încrucișate între diferitele părți ale manualului ar trebui revizuite (de ex., punctele 106, 137 și 200 se referă la o numerotare a secțiunilor care nu este utilizată efectiv în manual).
- (b) La punctele 112 și 202, ultimele fraze ar trebui să fie completate după cum urmează: „dacă acest lucru este permis de normele aplicabile referitoare la piață, stabilite, după caz, la nivel național și la nivelul UE.”.
- (c) La punctul 201 a treia frază, mențiunea „Vehiculele” ar trebui înlocuită cu „Vehiculele aflate în trafic internațional în domeniul de aplicare al RU ATMF”.

În plus, ar trebui de asemenea întrebat dacă expresia „stat contractant” nu ar trebui înlocuită cu „stat membru” în întregul document, pentru a o alinia la terminologia revizuită propusă pentru Regulamentul de procedură al CET.

4. **TEMEI 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”.

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 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*”⁹.

4.1.2. *Aplicarea la cazul în speță*

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

Actele enumerate mai sus, pe care CET este invitat să le adopte în cadrul celei de-a 18-a reuniuni ale sale, sunt acte cu efecte juridice. Întrucât Uniunea este parte contractantă la COTIF cu drepturi depline, actele avute în vedere vor fi obligatorii pentru Uniune în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din APTU, cu articolul 21 alineatul (1) din ATMF și cu articolul 35 alineatele (3) și (4) din COTIF.

Actele avute în vedere nu completează și nu aduc modificări cadrului instituțional al acordului.

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. Dacă actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, dintre care unul poate fi identificat ca fiind principal, iar celălalt ca având 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 speță*

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

Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este 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.

⁹ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii Europene la cea de a 18-a reuniune a Comitetului de experți tehnici (CET) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) cu privire la revizuirea Regulamentului de procedură al CET, la revizuirea specificațiilor tehnice uniforme (UTP) aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG) și subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS), la adoptarea unui format uniform al certificatelor, la revizuirea UTP aplicabile subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF) și la revizuirea 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 Consiliului¹⁰ și cu Acordul dintre Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind aderarea Uniunii Europene la COTIF¹¹.
- (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 16 alineatul (10) din COTIF, CET are competența de a-și adopta și modifica Regulamentul de procedură.
- (4) 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) – appendicele F la COTIF, CET are competența de a adopta sau de a modifica, printre altele, specificațiile tehnice uniforme (UTP) aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG), subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive”

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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ JO L 51, 23.2.2013, p. 8.

(UTP LOC&PAS) și subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF).

- (5) În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (e) din COTIF și în conformitate cu articolul 21 alineatul (1) din Regulile uniforme privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional (RU ATMF) – appendicele G la COTIF, CET are competența de a adopta anexe la appendicele respectiv, inclusiv cu privire la formatul uniform al certificatelor.
- (6) În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (e) din COTIF și în conformitate cu articolul 21 alineatul (4) din RU ATMF, CET are competența de a adopta sau de a modifica, printre altele, Manualul privind implementarea și aplicarea Regulilor uniforme APTU și ATMF.
- (7) În cadrul celei de a 18-a reuniuni ale sale din 9 iunie 2026, CET urmează să adopte decizii privind revizuirea Regulamentului său de procedură, a UTP WAG și a UTP LOC&PAS, adoptarea unei anexe C la ATMF privind un format uniform al certificatelor, modificarea appendicelui I la UTP TAF și actualizarea Manualul pentru implementarea și aplicarea regulilor uniforme APTU și ATMF.
- (8) Este oportun să se stabilească pozițiile care trebuie 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, articolului 21 alineatul (1) din ATMF și al articolului 35 alineatele (3) și (4) din COTIF.
- (9) Obiectivele deciziilor respective sunt de a modifica Regulamentul de procedură al CET pentru a-l alinia la regulamentele de procedură al altor organe ale OTIF, de a alinia UTP WAG și UTP LOC&PAS la Regulamentele de punere în aplicare (UE) 2025/2064¹², respectiv (UE) 2025/675¹³ ale Comisiei, de a adopta o nouă anexă C la ATMF privind formatul uniform al certificatelor, asigurând în același timp compatibilitatea acestora cu registrele vehiculelor și tipurilor de vehicule stabilite în temeiul OTIF și al normelor UE, și anume al celor prevăzute în cele mai recente modificări ale Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE¹⁴ și ale Deciziei de punere în aplicare (UE) 2018/1614¹⁵ a Comisiei, de a alinia trimiterile la documentele tehnice ale ERA enumerate în appendicele I la UTP TAF și de a actualiza Manualul pentru implementarea și aplicarea APTU și ATMF, ținând cont de experiența dobândită de statele contractante la COTIF, inclusiv de statele membre ale UE.

¹² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2064 al Comisiei din 14 octombrie 2025 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 321/2013 privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul material rulant – vagoane de marfă al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (STI WAG) (JO L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

¹³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/675 al Comisiei din 4 aprilie 2025 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul material rulant – material rulant de călători și locomotive al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (JO L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

¹⁴ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (JO L 264, 8.10.2011, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

¹⁵ Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 268, 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

- (10) Modificările Regulamentului de procedură al CET avute în vedere se bazează pe recomandările Comitetului ad-hoc pentru afaceri juridice și cooperare internațională al OTIF și asigură o mai bună aliniere și coerență între practicile acestui organ și cele ale altor organe ale OTIF. Cu toate acestea, normele privind punerea la dispoziție a documentelor de lucru înainte de reuniunile CET stabilesc în continuare termene foarte scurte, care sunt susceptibile de a fi insuficiente pentru a permite procedurile interne necesare adoptării unei decizii la nivelul Uniunii. Prin urmare, deși modificările aduse Regulamentului de procedură ar trebui sprijinite, Uniunea Europeană ar trebui să propună, de asemenea, prelungirea termenului pentru punerea la dispoziție a documentelor de lucru înainte de reuniunile CET, pentru a permite pregătirea și adoptarea în timp util a pozițiilor Uniunii.
- (11) Deciziile avute în vedere privind revizuirea UTP WAG și UTP LOC&PAS și modificarea apendicelui I la UTP TAF sunt, 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 Secretariatul OTIF ar trebui să fie aliniate cu legislația relevantă a UE. Prin urmare, este necesar să se propună modificări ale deciziilor OTIF avute în vedere, pentru a asigura alinierea lor la acquis-ul relevant al UE. Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine deciziile avute în vedere, cu condiția ca aceste modificări să fie introduse.
- (12) Decizia avută în vedere referitoare la adoptarea unei noi anexe C la ATMF privind un format uniform al certificatelor nu este pe deplin aliniată cu legislația și cu obiectivele strategice ale Uniunii. Ca exemplu generic, utilizarea termenului „certificat” conduce la o confuzie, deoarece el este utilizat în scopuri diferite în cadrele UE și COTIF. Având în vedere amploarea modificărilor care ar trebui aduse deciziei avute în vedere pentru a asigura alinierea ei la acquis-ul relevant al UE, Uniunea ar trebui, prin urmare, să se opună adoptării deciziei avute în vedere și să solicite lucrări suplimentare din partea Grupului de lucru permanent al CET (WG TECH) cu privire la această chestiune, astfel încât să se asigure alinierea la acquis-ul relevant al UE.
- (13) Decizia avută în vedere referitoare la actualizarea Manualului pentru implementarea și aplicarea ATMF și APTU este, în general, conformă cu legislația și cu obiectivele strategice ale Uniunii și contribuie la alinierea legislației OTIF la dispozițiile echivalente din dreptul Uniunii. Cu toate acestea, ar trebui introduse unele modificări în respectivul manual, în special pentru a clarifica faptul că acceptarea reciprocă a organismelor de evaluare de către toate statele contractante în scopul RU ATMF este strict limitată la vehiculele destinate utilizării în traficul internațional. Prin urmare, este necesar să se propună modificări ale deciziei avute în vedere, pentru a se asigura alinierea la acquis-ul relevant al UE și luarea în considerare a normelor aplicabile legate de piață stabilite la nivel național sau la nivelul UE. 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 trebuie să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 18-a reuniuni a Comitetului de experți tehnici (CET) al Convenției privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980 cu privire la modificarea Regulamentului său de procedură, la

revizuirea specificațiilor tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – vagoane de marfă” (UTP WAG), a specificațiilor tehnice uniforme aplicabile subsistemului „material rulant – material rulant de călători și locomotive” (UTP LOC&PAS), la adoptarea unei anexe C la Regulile uniforme privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar destinat a fi utilizat în traficul internațional (RU ATMF) privind un format uniform al certificatelor, la modificarea apendicelui I la specificațiile tehnice uniforme aplicabile subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă” (UTP TAF) și la actualizarea Manualului pentru implementarea și aplicarea APTU și ATMF este următoarea:

- (1) de a vota în favoarea modificărilor propuse ale Regulamentului de procedură al CET, astfel cum sunt stipulate în documentul TECH-26018-CTE18-4. Fără a aduce atingere acestei poziții, se propune, de asemenea, următoarea modificare:
 - (a) la articolul 9 alineatul (3), mențiunea „8 săptămâni” se înlocuiește cu mențiunea „12 săptămâni”;
- (2) de a vota în favoarea revizuirii propuse a UTP WAG, astfel cum se stipulează în anexa 2 la documentul TECH-26003-CTE18-5.1, sub rezerva introducerii următoarelor modificări:
 - (a) la punctul 4.2.6.1.2.1, se elimină cele două paragrafe introductive;
 - (b) la punctul 5.3.6, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Dispozitivele de asigurare a semiremorcilor trebuie să fie concepute și evaluate pentru fiecare dintre următoarele condiții de utilizare:

 - semiremorci compatibile cărora le este destinat dispozitivul;
 - interfața compatibilă a unității, pe care dispozitivul poate fi montat în condiții de siguranță”;
- (3) de a vota în favoarea revizuirii propuse a UTP LOC&PAS, astfel cum este stipulată în anexa 2 la documentul TECH-26004-CTE18-5.2, sub rezerva introducerii următoarei modificări:
 - (a) la punctul 7.1.1.6.1, subpunctul (12) se înlocuiește cu „Unitatea trebuie să fie echipată cu dispozitive de autosalvare pentru toate persoanele de la bord, care să îndeplinească specificațiile EN 13794:2002 și fie EN 402:2003, fie EN 403:2004”;
- (4) de a vota împotriva propunerii de adoptare a unei anexe C la ATMF privind un format uniform al certificatelor, astfel cum se stipulează în documentul TECH-26005-CTE18-5.3, și de a solicita lucrări suplimentare din partea Grupului de lucru permanent al CET (WG TECH) cu privire la această chestiune, astfel încât să se asigure alinierea la acquis-ul relevant al UE;
- (5) de a vota în favoarea propunerii de modificare a apendicelui I la UTP TAF, astfel cum se stipulează în documentul TECH-26006-CTE18-5.4;
- (6) de a vota în favoarea propunerii de actualizare a Manualului pentru implementarea și aplicarea APTU și ATMF, astfel cum se stipulează în documentul TECH-26009-CTE18-6.3, sub rezerva introducerii următoarelor modificări:
 - (a) în întregul text, se revizuiesc trimiterile încrucișate între diferitele părți ale manualului și se aliniază aceste trimiteri la cel mai recent cuprins;

- (b) la punctele 112 și 202, se completează ultima frază cu textul: „dacă acest lucru este permis de normele aplicabile referitoare la piață, stabilite la nivel național și la nivelul UE, după caz.”;
- (c) la punctul 201 a treia frază, se înlocuiește mențiunea „Vehiculele” cu mențiunea „Vehiculele aflate în trafic internațional în domeniul de aplicare al RU ATMF”.

În cadrul reuniunii CET, reprezentanții Uniunii pot conveni asupra unor modificări minore ale pozițiilor exprimate la prezentul articol, fără o altă decizie a Consiliului.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*