



Bruxelles, 12.10.2018
COM(2018) 684 final

2018/0352 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul procedurii scrise care urmează să fie lansată de către Comitetul de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) pentru adoptarea unor modificări ale specificațiilor tehnice uniforme UTP GEN-B și UTP TAF

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

În cadrul celei de a 11-a sesiuni a sa care a avut loc la Berna în perioada 12-13 iunie 2018, Comitetul de experți tehnici (CTE) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) a decis să adopte prin procedură scrisă anumite modificări ale specificațiilor tehnice uniforme (UTP): UTP GEN-B privind definiția subsistemelor și UTP TAF privind aplicațiile telematice pentru transportul de marfă.

UTP-urile OTIF sunt un set de specificații tehnice care decurg din principiile, obiectivele și procedurile COTIF pentru construirea și exploatarea materialului feroviar, cu obiectivul general de a atinge un grad maxim de interoperabilitate. În acest sens, UTP-urile OTIF sunt echivalente cu specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) ale UE.

UTP GEN B definește subsistemele sistemului feroviar, în cadrul domeniului de aplicare al APTU și ATMF; apendicele F și G la convenție. Această specificație este echivalentă cu dispozițiile corespunzătoare ale UE din anexa II la Directiva (UE) 2016/797 din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană¹.

UTP TAF stabilește cerințe de bază și suplimentare în ceea ce privește procesul de comunicare dintre întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, bazele de date care sunt destinate să fie utilizate pentru a urmări mișcările trenurilor și ale vagoanelor și informațiile care trebuie furnizate clienților transportului de marfă, fără care subsistemul TAF nu poate funcționa. Ea este echivalentă cu STI TAF².

Propunerea actuală care urmează să fie lansată prin procedură scrisă pentru modificarea UTP-urilor menționate mai sus necesită o decizie a Consiliului de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii. Modificările propuse sunt următoarele:

- modificări ale punctelor 2.1, 2.2 și 2.3 din UTP GEN-B, conform anexei la prezenta decizie și documentului de lucru TECH-18010-CTE11-5³ al CTE,
- actualizarea UTP TAF pentru a se include lista revizuită a documentelor tehnice (apendicele I) din STI TAF,

cu scopul general de a asigura echivalența dintre STI-uri și UTP-uri.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF)

Convenția COTIF este textul juridic fondator al OTIF. În temeiul articolului 2 alineatul (1) din COTIF, scopul său este să promoveze, să îmbunătățească și să faciliteze, din toate punctele de vedere, traficul internațional feroviar, în special prin stabilirea de regimuri de drept uniform în diferite domenii juridice referitoare la traficul internațional feroviar. De asemenea, COTIF reglementează funcționarea organizației, precum și obiectivele, atribuțiile, relațiile cu statele contractante și activitățile sale în general.

¹ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

² 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, JO L 356, 12.12.2014, p. 438.

³ <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea2-Working-Documents/2018/TECH-18010-CTE11-5-e-UTP-GEN-B-amendments.pdf>

Prin urmare, COTIF tratează legislația feroviară în privința unui număr de aspecte juridice și tehnice diferite legate de domeniul feroviar, împărțite în două: convenția însăși, care reglementează funcționarea OTIF, și cele opt apendice (inclusiv noul apendice H care urmează să fie adoptat în cursul celei de a 13-a Adunări generale a OTIF, ce va avea loc în curând) care instituie legislația 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 – Validarea standardelor tehnice și adoptarea de specificații tehnice uniforme aplicabile materialului feroviar destinat utilizării în traficul internațional (**RU APTU**)
- Apendicele G – Reguli uniforme privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional (**RU ATMF**)
- Apendicele H – Reguli uniforme privind exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional (**RU EST**)

Pe baza apendicelor F și G la COTIF, există 12 UTP-uri privind interoperabilitatea tehnică.

COTIF se aplică în 46 de state, între care 26 de state membre ale UE (toate statele membre cu excepția Maltei și a Ciprului).

2.2. Acordul dintre Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF)

La 16 iunie 2011, Consiliul a adoptat Decizia 2013/103/UE a Consiliului⁴ prin care s-a semnat și s-a încheiat Acordul 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 a intrat în vigoare la 1 iulie 2011.

Atât Uniunea, cât și statele sale membre, cu excepția Ciprului și a Maltei, sunt părți la acord. Decizia 2013/103/UE a Consiliului prevede că Uniunea este reprezentată la reuniunile OTIF de către Comisie. De asemenea, decizia conține o declarație din partea Uniunii cu privire la exercitarea competențelor (anexa I) și prevede proceduri interne pentru Consiliu, pentru statele membre și pentru Comisie în ceea ce privește lucrările din cadrul OTIF (anexa III).

⁴ 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).

2.3. Comitetul de experți tehnici din cadrul OTIF

CTE este un organ al OTIF înființat prin articolul 8 din COTIF. El este format din statele membre ale OTIF care aplică apendicele F și G (APTU, ATMF) la COTIF.

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

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

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

2.4. Adoptarea actelor prin procedură scrisă în cadrul CTE

Procesul obișnuit de adoptare a UTP-urilor este prevăzut la articolele 6 și 8 din APTU și poate dura aproximativ un an și jumătate. De asemenea, CTE poate adopta modificări ale UTP-urilor prin procedură scrisă în conformitate cu articolul 21§3 din Regulamentul de procedură al CTE⁵, acest proces fiind mai rapid și putând dura 6 luni. În cadrul celei de a 11-a sesiuni a CTE, în conformitate cu articolul 21§3 din Regulamentul de procedură al CTE, membrii CTE au convenit, la propunerea președintelui, să adopte modificările prin procedură scrisă.

În conformitate cu articolul 21§3 din regulamentul său de procedură, comitetul va adopta o decizie prin procedură scrisă cu respectarea următoarelor reguli:

- toți membrii Comitetului tehnic sunt informați în scris cu privire la obiectul și la motivul unui astfel de vot;
- aspectele independente trebuie supuse la vot separat;
- membrii sunt invitați să își transmită voturile, exprimate în scris, secretarului general al OTIF într-un anumit termen (data și ora), care trebuie să le pună la dispoziție minimum 21 de zile calendaristice;
- primirea fiecărui vot trebuie confirmată în scris de către secretarul general al OTIF;
- toate răspunsurile primite la termen se înregistrează;
- cvorumul este același ca pentru o reuniune a CTE. Dacă numărul răspunsurilor primite înainte de termen nu atinge cvorumul necesar, propunerea este considerată

⁵ http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/02_organe/06_fachaus_tech/RI-CTE_11_02_2009_e.pdf

respinsă. Cu toate acestea, ea poate fi prezentată din nou în cadrul următoarei reuniuni a Comitetului tehnic;

- dacă cel puțin trei membri ai comitetului solicită ca măsurile propuse să fie examinate în cadrul unei reuniuni a comitetului, procedura scrisă se încheie fără rezultat; o nouă reuniune a comitetului este convenită cât mai curând posibil și
- toți membrii sunt notificați cu privire la rezultatul procedurii de vot.

2.5. Actele avute în vedere pentru adoptarea de către CTE prin procedură scrisă

În cadrul celei de a 11-a sesiuni a sa, CTE a propus ca decizia privind următoarele modificări să fie adoptată prin procedură scrisă:

- modificări ale punctelor 2.1, 2.2 și 2.3 din UTP GEN-B privind subsistemele;
- actualizarea UTP TAF pentru a o alinia la versiunea revizuită a STI TAF.

Modificările propuse ale UTP GEN-B decurg din solicitarea CTE 10 ca punctul 2.1 din UTP GEN-B să fie modificat pentru a include podurile, pe lângă calea ferată și aparatele de cale, care erau deja incluse. Justificarea a fost că dacă interfețele dintre poduri și vehicule nu sunt gestionate corect, acest lucru ar putea conduce la vibrații periculoase.

Pe baza solicitării CTE 10, WG TECH a discutat această chestiune și a convenit că punctul 2.1 din UTP GEN-B ar putea fi modificat într-un mod mai generic prin precizarea faptului că COTIF include infrastructura în măsura în care este legată de interfața cu vehiculele, fără a intra în detalii suplimentare. Acest principiu generic s-ar aplica, de asemenea, și altor subsisteme care privesc instalațiile fixe, de exemplu „energie” și „control-comandă și semnalizare”.

După o astfel de modificare, Comitetul de experți tehnici ar avea competența de a decide exact ce interfețe trebuie abordate, pentru fiecare (viitoare) UTP privind infrastructura, energia sau elementele de control-comandă și semnalizare de cale.

Acest lucru este în concordanță cu documentul de strategie al OTIF privind elaborarea de dispoziții referitoare la infrastructură care a fost discutat în cadrul CTE 11 (documentul „TECH-18012-CTE11-6.2”) și pe baza căruia CTE a mandatat WG TECH să elaboreze propuneri de dispoziții adecvate și fezabile referitoare la infrastructură.

Propunerea de actualizare a UTP TAF urmează recente revizuirii a STI TAF prin care s-a actualizat structura mesajelor STI TAF, modelul de mesaj și de date, precum și baza de date operațională a vagoanelor și a unităților intermodale (WIMO) și prin care s-a adoptat un standard IT pentru stratul de comunicare al interfeței comune. Aceste modificări au fost introduse pentru a depăși vechea logică a exclusivității și pentru a permite o implementare mai rapidă și mai puțin costisitoare a acestui instrument în comunitatea de utilizatori STI TAF. Dosarele de referință au fost revizuite în consecință, rezultatul fiind o actualizare a listei documentelor tehnice (apendicele I) din STI TAF. Acest lucru necesită o actualizare a listei corespunzătoare din UTP TAF.

Actele preconizate vor fi obligatorii din punct de vedere juridic pentru statele membre ale OTIF și pentru organizațiile de integrare economică regională care au aderat la COTIF, în special Uniunea. Scopul actelor preconizate este de a alinia în continuare specificațiile tehnice uniforme (UTP-uri) ale COTIF la specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI-uri) ale UE.

2.6. Competența Uniunii și drepturile de vot

În temeiul articolului 6 din Acordul UE-OTIF:

„(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.”

După cum s-a stabilit în anexa I din Decizia 2013/103/UE a Consiliului, în sectorul feroviar Uniunea Europeană își exercită competența partajată cu statele membre în conformitate cu articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

În temeiul dreptului Uniunii, acestea i s-a conferit competență exclusivă în materie de transporturi feroviare în cazul în care COTIF sau instrumentele juridice adoptate în temeiul său pot afecta sau modifica domeniul de aplicare al acestor norme existente ale Uniunii. Normele Uniunii vor fi afectate în mod clar de adoptarea acestor modificări, deoarece obiectivul măsurii este de a alinia UTP-urile COTIF la dispozițiile UE din anexa II la Directiva (UE) 2016/797 și la STI TAF.

Prin urmare, Uniunea, reprezentată de Comisie, își exercită dreptul de vot în cazul de față.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Din toate motivele menționate mai sus, Uniunea trebuie să voteze pozitiv în cadrul procedurii scrise.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul 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 acordul respectiv⁶.

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 instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care

⁶ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

„au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”⁷.

4.1.2. Aplicarea în cazul în discuție

Actele pe care trebuie să le adopte CTE sunt acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au efecte juridice deoarece modifică cadrul juridic al OTIF prin alinierea UTP-urilor COTIF la STI-urile UE privind subsistemele.

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

4.2. Concluzie

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

5. PUBLICAREA ACTULUI AVUT ÎN VEDERE

Deoarece actul CTE va modifica UTP GEN-B în temeiul apendicelui F la COTIF, este necesar ca el să fie publicat, după adoptare, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

⁷ 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 adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul procedurii scrise care urmează să fie lansată de către Comitetul de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) pentru adoptarea unor modificări ale specificațiilor tehnice uniforme UTP GEN-B și UTP TAF

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Uniunea a aderat la Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 („COTIF”), în conformitate cu Decizia 2013/103/UE a Consiliului⁸.
- (2) COTIF este aplicată de toate statele membre, cu excepția Ciprului și a Maltei.
- (3) În temeiul articolului 8 din COTIF, a fost înființat Comitetul de experți tehnici („CTE”) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF). În conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera (b) din COTIF și cu articolele 6 și 8a din apendicele F (APTU), CTE are competența de a lua decizii cu privire la adoptarea unor specificații tehnice uniforme („UTP”) sau a unei dispoziții de modificare a unei UTP în temeiul apendicelui F (APTU) și al apendicelui G (ATMF) la Convenția COTIF.
- (4) În urma celei de a 11-a sesiuni a sa, care a avut loc în perioada 12-13 iunie 2018, CTE a decis să adopte, prin procedură scrisă, modificările aduse punctelor 2.1, 2.2 și 2.3 din UTP privind subsistemele (UTP GEN-B) pentru a include trecerile la nivel și alte structuri de geniu civil, precum podurile, în cadrul definiției subsistemului „infrastructură”, astfel cum figurează în anexa la prezenta decizie.
- (5) Este oportun să se stabilească poziția care trebuie luată în numele Uniunii în cadrul CTE, deoarece modificările aduse punctelor 2.1, 2.2 și 2.3 din UTP GEN-B în temeiul apendicelui F (APTU) la Convenția COTIF vor fi obligatorii pentru Uniune.
- (6) Obiectivul acestor modificări este să alinieze definiția subsistemelor din UTP GEN-B a COTIF la cea a Uniunii, care se găsește în anexa II la Directiva (UE) 2016/797⁹, prin

⁸ 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).

⁹ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

introducerea trecerilor la nivel și a altor structuri de geniu civil, precum podurile, în cadrul definiției subsistemului „infrastructură”.

- (7) Modificările propuse sunt conforme cu legislația și cu obiectivele strategice ale Uniunii Europene deoarece contribuie la alinierea legislației OTIF la dispozițiile echivalente ale Uniunii și, prin urmare, ar trebui sprijinite de Uniune.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul procedurii scrise ce urmează să fie lansată de Comitetul de experți tehnici al Convenției privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980 cu privire la modificările aduse punctelor 2.1, 2.2 și 2.3. din specificațiile tehnice uniforme UTP GEN B se bazează pe proiectul de act al Comitetului de experți tehnici al OTIF anexat la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*