



Bruxelles, 21 aprilie 2020
(OR. en)

7440/20

Dosar interinstituțional:
2020/0061 (NLE)

TRANS 162

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	20 aprilie 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 154 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene cu ocazia celei de a 13-a sesiuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) pentru adoptarea de modificări ale UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, UTP privind vagoanele de marfă, UTP privind marcarea vehiculelor, precum și pentru adoptarea unei revizuirii integrale a normelor de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI) și a specificațiilor privind registrele de vehicule

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 154 final.

Anexă: COM(2020) 154 final



Bruxelles, 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene cu ocazia celei de a 13-a sesiuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) pentru adoptarea de modificări ale UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, UTP privind vagoanele de marfă, UTP privind marcarea vehiculelor, precum și pentru adoptarea unei revizuii integrale a normelor de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI) și a specificațiilor privind registrele de vehicule

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Cea de a 13-a sesiune a Comitetului de experți tehnici (CTE) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) va avea loc la Berna în perioada 16 - 17 iunie 2020. Ordinea de zi a reuniunii include următoarele:

- o propunere de modificare a specificațiilor tehnice uniforme (UTP) privind zgomotul produs de materialul rulant;
- o propunere de modificare a UTP privind vagoanele de marfă;
- o propunere de modificare a UTP privind marcarea vehiculelor;
- o propunere de revizuire completă a normelor de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (Regulamentul ERI); precum și
- o propunere de revizuire integrală a specificațiilor privind registrele de vehicule.

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu privire la deciziile menționate mai sus ce urmează să fie adoptate de CTE trebuie stabilită printr-o decizie a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

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 sunt părți contractante (doar Cipru și Malta nu sunt).

Uniunea Europeană a aderat la COTIF prin Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011¹. Anexa III la decizia respectivă stabilea procedurile interne pentru Consiliu, pentru statele membre și pentru Comisie în cadrul lucrărilor din OTIF. În conformitate cu punctul 3.1 din această anexă III, în cazul în care un punct de pe ordinea de zi se referă la aspecte care țin de competența exclusivă a Uniunii, Comisia va vota în numele Uniunii.

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 de drept uniform în diverse domenii juridice legate de traficul internațional feroviar. De asemenea, COTIF reglementează funcționarea organizației, precum și obiectivele, atribuțiile, relațiile cu părțile contractante și activitățile sale în general.

Prin urmare, COTIF se ocupă de legislația feroviară referitoare la o serie 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.

¹ Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011 privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (*JO L 51, 23.2.2013, p. 1*).

- 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 – Contracte 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 12 specificații tehnice uniforme (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.

Dintre cele 47 state care sunt parte la COTIF, 42 aplică apendicele F și G, inclusiv cele 25 de state membre ale UE deja menționate.

2.2. Comitetul de experți tehnici din cadrul OTIF

CTE 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.

CTE are competență în ceea ce privește interoperabilitatea și armonizarea tehnică în domeniul feroviar, precum și procedurile de acord tehnic. El dezvoltă 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, 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, CTE 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), CTE are competența de a adopta sau de a modifica UTP-urile. În conformitate cu articolul 13 alineatele (1), (4) și (5) din apendicele G (ATMF), CTE are de

asemenea competența de a lua decizii privind instituirea sau modificarea, fuzionarea sau retragerea Registrelor naționale ale vehiculelor (RNV). În fine, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) din ATMF, CTE are competența de a adopta și de a modifica normele de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI-uri).

2.3. Adoptarea actelor de către CTE

Potrivit articolului 6 din APTU, CTE 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 § 6 din convenție. Procesul obișnuit de adoptare a UTP-urilor poate dura aproximativ un an și jumătate.

2.4. Actele avute în vedere pentru a fi adoptate de către CTE în cadrul sesiunii din perioada 16-17 iunie 2020

2.4.1. Modificarea UTP-urilor privind zgomotul produs de materialul rulant, vagoanele de marfă și marcarea vehiculelor

Specificațiile tehnice uniforme (UTP-uri) ale 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 au același scop ca specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI-uri) ale UE.

Pentru a se asigura echivalența vehiculelor autorizate în conformitate cu legislația Uniunii Europene și a vehiculelor admise în exploatare internațională în conformitate cu articolul 3a din ATMF, este necesar ca STI-urile Uniunii Europene și UTP-urile COTIF să rămână aliniate.

Modificările propuse spre adoptare de către CTE vor asigura menținerea echivalenței depline, astfel cum este definită de ATMF, între dispozițiile Uniunii Europene și cele ale COTIF.

- UTP privind zgomotul produs de materialul rulant

UTP privind zgomotul produs de materialul rulant stabilește cerințe de bază și suplimentare cu privire la emisiile acustice ale materialului rulant. În prezent, ea este echivalentă cu STI Zgomot care este specificată în Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei². Scopul modificărilor propuse a fi aduse UTP este de a oferi părților posibilitatea de a limita utilizarea vagoanelor vechi, care nu sunt conforme cu cerințele moderne privind zgomotul la trecere, pe anumite linii de cale ferată unde zgomotul este o problemă.

La 16 mai 2019, Comisia a adoptat o modificare³ a Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei, prin care extindea domeniul de aplicare al STI Zgomot și introducea abordarea „rutei mai silențioase” pentru infrastructură, în vederea aplicării începând din 2024 la nivelul întregii UE. Viitoarea UTP privind zgomotul nu include definiția unei rute silențioase,

² Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE (*JO L 356, 12.12.2014, p. 421*).

³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/774 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 în ceea ce privește aplicarea specificației tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot” pentru vagoanele de marfă existente (*JO L 139I, 27.5.2019, p. 89*).

identificarea acestui tip de rută fiind lăsată la latitudinea statelor contractante din afara UE. Această abatere de la STI a UE nu este însă considerată a fi în detrimentul UE, cu condiția ca data de începere a implementării rutelor silențioase să fie aliniată cu cea a UE, deoarece astfel nu afectează traficul dinspre sau înspre UE.

Scopul deciziei CTE de modificare a UTP privind zgomotul produs de materialul rulant este menținerea echivalenței acesteia, astfel cum este definită de ATMF, cu STI Zgomot inclusă în Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei, astfel cum a fost modificat în 2019.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea modificării UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, propusă de OTIF.

- UTP privind vagoanele de marfă

UTP privind vagoanele de marfă stabilește cerințe referitoare la vehiculele proiectate să transporte camioane. În prezent, ea este echivalentă cu STI Vagoane care este specificată în Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei⁴.

La 16 mai 2019, Comisia a adoptat o modificare⁵ a Regulamentului (UE) nr. 321/2013 al Comisiei.

Scopul deciziei CTE de modificare a UTP privind vagoanele de marfă este menținerea echivalenței acesteia cu Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei, astfel cum a fost modificat recent.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea modificării UTP privind vagoanele de marfă, propusă de OTIF.

- UTP privind marcarea vehiculelor

UTP privind marcarea stabilește cerințele cu privire la marcarea vagoanelor. Această UTP nu are ca echivalent o singură STI a Uniunii Europene.

Secțiunile 1-6 ale acestei UTP sunt în prezent echivalente cu apendicele P la STI OPE (anexa I la Decizia 2007/756/CE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia 2012/757/UE⁶), iar secțiunile 7-18 sunt echivalente cu apendicele 6 la specificația RNV a UE (Decizia 2007/756/CE a Comisiei⁷).

⁴ Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei din 13 martie 2013 privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul „material rulant – vagoane de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2006/861/CE (*JO L 104, 12.4.2013, p. 1*).

⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei (*JO L 139I, 27.5.2019, p. 108*).

⁶ Decizia 2012/757/UE a Comisiei din 14 noiembrie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul exploatare și gestionarea traficului al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE (*JO L 345, 15.12.2012, p. 1*).

⁷ Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE (*JO L 305, 23.11.2007, p. 30*).

Comisia a adoptat o nouă STI OPE la 16 mai 2019, și anume Regulamentul (UE) nr. 2019/773 al Comisiei,⁸ precum și un nou act legislativ privind registrul european al vehiculelor, la 25 octombrie 2018, și anume Decizia (UE) 2018/1614 a Comisiei⁹.

Scopul deciziei de modificare a UTP privind marcarea este menținerea echivalenței acesteia cu:

- secțiunile 1-6 din apendicele H la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei (STI OPE), astfel cum a fost modificat recent,
- secțiunile 7-18 din apendicele 6 la Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei (REV).

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea modificării UTP privind marcarea vehiculelor, propusă de OTIF.

2.4.2. *Revizuirea integrală a specificațiilor privind entitățile responsabile cu întreținerea (ERI)*

Sistemul de certificare al entităților responsabile cu întreținerea stabilește cerințele și criteriile de evaluare aplicabile în vederea certificării ERI-urilor pentru vagoanele de marfă. În prezent, el este echivalent cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei¹⁰.

Comisia a adoptat noul Regulament (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019¹¹, care abrogă și înlocuiește Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei și care va extinde certificarea ERI pentru a include toate tipurile de vehicule începând de la 16 iunie 2020.

Scopul deciziei CTE de modificare a anexei A la ATMF „Norme de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea” este menținerea echivalenței acesteia, astfel cum este definită de articolul 3a alineatul (5) din ATMF, cu Regulamentul (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019.

Pentru a se asigura echivalența continuă, astfel cum este definită de articolul 3a alineatul (5) din ATMF, între normele Uniunii Europene și normele COTIF, normele COTIF trebuie modificate. Trebuie remarcat faptul că echivalența este garantată numai pentru vagoanele de marfă.

În comparație cu normele COTIF în vigoare, textul propus de CTE nu modifică în mod semnificativ responsabilitățile sau cerințele pe care trebuie să le îndeplinească ERI-urile în ceea ce privește certificarea. Principalul obiectiv al noului text este de a extinde domeniul de

⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE (JO L 139I, 27.5.2019, p. 5).

⁹ 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 și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei (JO L 268, 26.10.2018, p. 53).

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 (JO L 122, 11.5.2011, p. 22).

¹¹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 360).

aplicare al certificării dincolo de cel anterior, care era limitat la certificarea ERI-urilor pentru vagoanele de marfă, la toate tipurile de vehicule.

În concluzie:

- certificarea ERI rămâne obligatorie pentru orice ERI în cazul vagoanelor de marfă și
- certificarea ERI se extinde pentru a include certificarea ERI-urilor în cazul tuturor celorlalte tipuri de vehicule. Ca regulă generală, certificarea ERI ar fi prin urmare obligatorie, cu următoarea excepție:
 - întreprinderile feroviare care întrețin alte vehicule decât vagoanele de marfă, exploatate numai de ele, sunt scutite de certificarea ERI obligatorie. În astfel de cazuri, autoritatea competentă a statului în cauză trebuie să se asigure că sunt respectate criteriile și cerințele generale prevăzute în anexa II la propunere.

În consecință și indiferent dacă certificarea este obligatorie pentru o anumită ERI, fiecare ERI, inclusiv cele necertificate de organisme de certificare externe, trebuie să respecte criteriile și cerințele generale care asigură niveluri minime de întreținere, stabilite în anexa II la propunere.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea revizuirii integrale a specificațiilor privind entitățile responsabile cu întreținerea (ERI), propusă de OTIF, cu condiția ca modificările prevăzute în anexa la prezentul document să fie incluse în textul COTIF.

2.4.3. Revizuirea integrală a specificațiilor privind registrele naționale ale vehiculelor

Specificațiile actuale privind RNV care sunt aplicabile în temeiul normelor OTIF sunt echivalente cu cele prevăzute de Decizia 2007/756/CE a Comisiei.

În cadrul celui de al patrulea pachet feroviar, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei, care prevede specificații actualizate pentru registrele naționale ale vehiculelor din UE și specificații pentru registrul european al vehiculelor (REV), care va înlocui registrele naționale ale vehiculelor din UE începând din 2021, și abrogă Decizia 2007/756/CE a Comisiei.

Decizia CTE de modificare a specificațiilor RNV este determinată de adoptarea Deciziei de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei.

Până în 2021, statele membre ale UE își vor uni forțele și vor gestiona autorizarea vehiculelor și informațiile referitoare la acestea prin intermediul unui registru comun, viitorul REV care urmează să înlocuiască fostele 25 de RNV-uri ale statelor membre. În contextul OTIF, REV va deveni astfel RNV-ul pentru regiunea UE. REV poate fi pus la dispoziție pentru vehicule din alte țări, în special din țările incluse în cadrul politicii de vecinătate a UE care s-au angajat să pună în aplicare legislația UE prin intermediul unor acorduri bilaterale cu UE (de exemplu NO, CH, Balcanii de Vest etc.). Alți membri ai OTIF pot solicita înregistrarea vehiculelor în REV sub rezerva admiterii în traficul internațional.

Concluzie: Uniunea Europeană poate vota în favoarea revizuirii integrale a specificațiilor privind registrele naționale ale vehiculelor (RNV), propusă de OTIF, cu condiția ca modificările prevăzute în anexa la prezentul document să fie incluse în textul OTIF.

2.5. 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 competență 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 competență 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 dreptului Uniunii, acesteia 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 în mod clar afectate de adoptarea modificărilor, deoarece obiectivul măsurii este de a alinia UTP privind zgomotul, UTP privind vagoanele, UTP privind marcarea, reglementările privind ERI și specificațiile privind RNV cu, respectiv, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/774 al Comisiei, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei și Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei.

Întrucât Uniunea are competență exclusivă pentru aspectele care intră în domeniul de aplicare al celor cinci decizii CTE menționate mai sus, Uniunea, reprezentată de Comisie, își va exercita drepturile de vot în ceea ce privește adoptarea acestor cinci decizii.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Din toate motivele menționate mai sus, Uniunea ar trebui să voteze în favoarea respectivelor decizii.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării 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 respectiv¹².

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

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

instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”¹³.

4.1.2. *Aplicarea la 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, precum și a reglementărilor privind ERI și a specificațiilor privind registrele naționale ale vehiculelor la regulamentele de punere în aplicare respective ale UE, și au caracter obligatoriu pentru Uniune.

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

4.2. **Temeiul 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. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are 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 discuție*

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

Temeiul juridic material al deciziei propuse este, prin urmare, 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.

¹³ 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 cu ocazia celei de a 13-a sesiuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) pentru adoptarea de modificări ale UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, UTP privind vagoanele de marfă, UTP privind marcarea vehiculelor, precum și pentru adoptarea unei revizuirii integrale a normelor de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI) și a specificațiilor privind registrele de vehicule

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 Consiliului¹⁴.
- (2) Toate statele membre, cu excepția Ciprului și a Maltei, sunt părți la COTIF.
- (3) În temeiul articolului 13 alineatul (1) litera (f) din COTIF, a fost înființat Comitetul de experți tehnici („CTE”) al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF).
- (4) În temeiul articolului 20 alineatul (1) litera (b) din COTIF și în conformitate cu articolul 6 din apendicele F (APTU), CTE are competența de a adopta sau de a modifica, printre altele, specificațiile tehnice uniforme (UTP) privind zgomotul produs de materialul rulant (UTP privind zgomotul), vagoanele de marfă (UTP privind vagoanele) și marcarea vehiculelor (UTP privind marcarea). În conformitate cu articolul 13 alineatele (1), (4) și (5) din apendicele G (ATMF), CTE are de asemenea competența de a lua decizii privind instituirea sau modificarea, fuzionarea sau retragerea Registrelor naționale ale vehiculelor (RNV). În fine, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) din ATMF, CTE are competența de a adopta și de a modifica normele de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI-uri).
- (5) CTE a inclus pe ordinea de zi a celei de a 13-a sesiuni ale sale, care va avea loc în perioada 16-17 iunie 2020, o propunere de decizii de modificare a UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, a UTP privind vagoanele de marfă și a UTP privind marcarea vehiculelor și, de asemenea, o propunere de revizuire integrală a

¹⁴ 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*).

normelor de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI) și de revizuire integrală a specificațiilor privind registrele naționale ale vehiculelor (RNV).

- (6) Este necesar să fie stabilită poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul CTE, întrucât modificările propuse vor avea un caracter obligatoriu pentru Uniune.
- (7) Obiectivul acestor modificări este de a alinia UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, UTP privind vagoanele de marfă, UTP privind marcarea vehiculelor, precum și normele de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI) cu, respectiv, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/774 al Comisiei¹⁵, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei¹⁶, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei¹⁷ și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei¹⁸; specificațiile privind registrele de vehicule au fost actualizate pe baza Deciziei de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei¹⁹.
- (8) Modificările propuse sunt conforme cu legislația și cu obiectivele strategice ale Uniunii, deoarece contribuie la alinierea legislației OTIF la dispozițiile echivalente din legislația Uniunii și, prin urmare, trebuie sprijinite de Uniune,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene cu ocazia celei de a 13-a sesiuni a Comitetului de experți tehnici al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF), în ceea ce privește modificarea UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, a UTP privind vagoanele de marfă și a UTP privind marcarea vehiculelor, precum și revizuirea integrală a normelor de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (reglementările ERI) și a specificațiilor privind registrele de vehicule este următoarea:

¹⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/774 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 în ceea ce privește aplicarea specificației tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot” pentru vagoanele de marfă existente (*JO L 139I*, 27.5.2019, p. 89).

¹⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei (*JO L 139I*, 27.5.2019, p. 108).

¹⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE (*JO L 139I*, 27.5.2019, p. 5).

¹⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei (C/2019/3582- *JO L 139I*, 27.5.2019, p. 360).

¹⁹ 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 și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei (*JO L 268*, 26.10.2018, p. 53).

- (1) vot în favoarea modificărilor propuse de CTE pentru UTP privind vagoanele de marfă, astfel cum se regăsesc în documentele de lucru ale CTE „TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex” și „TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal”;
- (2) vot în favoarea modificărilor propuse de CTE pentru UTP privind marcarea vehiculelor, astfel cum se regăsesc în documentele de lucru ale CTE „TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING annex” și „TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal”;
- (3) vot în favoarea modificărilor propuse de CTE pentru UTP privind zgomotul produs de materialul rulant, astfel cum se regăsesc în documentele de lucru ale CTE „TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex” și „TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal”;
- (4) vot în favoarea revizuirii integrale a normelor de certificare și de auditare a entităților responsabile cu întreținerea (reglementările ERI), cu condiția ca textul, astfel cum se regăsește în documentele de lucru ale CTE „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex” și „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal”, să fie modificat conform anexei la prezenta decizie;
- (5) vot în favoarea revizuirii integrale a specificațiilor privind registrele naționale ale vehiculelor (RNV), cu condiția ca textul, astfel cum se regăsește în documentele de lucru ale CTE „TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex” și „TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal”, să fie modificat conform anexei la prezenta decizie.

Articolul 2

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

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*