

Bruxelas, 4 de junho de 2025
(OR. en)

9461/25

**Dossiê interinstitucional:
2025/0160 (NLE)**

TRANS 207

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	4 de junho de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 17. ^a reunião da Comissão de Peritos Técnicos da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) no que diz respeito à revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU LOC&PAS), à acessibilidade do sistema ferroviário para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida (PTU PMR), à marcação de veículos (PTU Marcação), ao subsistema «infraestrutura» (PTU INF), ao subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadorias» (PTU ATM) e à atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 305 final.

Anexo: COM(2025) 305 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 17.^a reunião da Comissão de Peritos Técnicos da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) no que diz respeito à revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU LOC&PAS), à acessibilidade do sistema ferroviário para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida (PTU PMR), à marcação de veículos (PTU Marcação), ao subsistema «infraestrutura» (PTU INF), ao subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadorias» (PTU ATM) e à atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A 17.^a sessão da Comissão de Peritos Técnicos (CPT) da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) terá lugar em Berna, em 17 e 18 de junho de 2025. A ordem de trabalhos da reunião inclui as seguintes propostas para adoção:

- revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU LOC&PAS),
- revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida (PTU PMR),
- revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável à marcação de veículos (PTU Marcação),
- revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «infraestrutura» (PTU INF),
- alteração do apêndice I (referências aos documentos técnicos) da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadorias» (PTU ATM),
- atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF.

A ordem de trabalhos da reunião e os documentos relacionados com as propostas para adoção estão disponíveis no sítio Web da OTIF, https://otif.org/en/?page_id=1025.

A OTIF elabora regimes jurídicos uniformes para o transporte internacional ferroviário em três importantes domínios de atividade: interoperabilidade técnica, mercadorias perigosas e direito dos contratos ferroviários.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF)

A Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 («COTIF»), constitui um acordo internacional em que tanto a União como 25 Estados-Membros¹ são partes contratantes.

Em 16 de junho de 2011, o Conselho adotou a Decisão 2013/103/UE do Conselho relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) sobre a adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 («Acordo de Adesão UE-COTIF»)².

¹ Apenas Chipre e Malta não são partes contratantes.

² Decisão 2013/103/UE do Conselho, de 16 de junho de 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF),

O acordo entrou em vigor em 1 de julho de 2011.

Por força do artigo 2.º, n.º 1, da COTIF, a OTIF tem o objetivo de promover, melhorar e facilitar, a todos os níveis, o tráfego internacional ferroviário, nomeadamente ao estabelecer regimes de direito uniformes em diversos domínios jurídicos relativos ao tráfego internacional ferroviário. A COTIF também rege o funcionamento da organização, os seus objetivos e atribuições, bem como as relações com os Estados contratantes e as suas atividades em geral.

A COTIF trata, por conseguinte, de legislação ferroviária sobre um certo número de questões jurídicas e técnicas diferentes, subdivididas em duas partes: a própria Convenção, que rege o funcionamento da OTIF, e os oito apêndices que estabelecem uma legislação ferroviária uniforme:

- Apêndice A — Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros (**CIV**)
- Apêndice B — Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias (**CIM**)
- Apêndice C — Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (**RID**)
- Apêndice D — Contrato de Utilização de Veículos em Tráfego Internacional Ferroviário (**CUV**)
- Apêndice E — Contrato de Utilização da Infraestrutura em Tráfego Internacional Ferroviário (**CUI**)
- Apêndice F — Regras Uniformes relativas à Validação de Normas Técnicas e Adoção de Prescrições Técnicas Uniformes Aplicáveis ao Material Ferroviário Destinado à Utilização em Tráfego Internacional (**APTU UR**)
- Apêndice G — Regras Uniformes relativas à Admissão Técnica de Material Ferroviário Utilizado em Tráfego Internacional (**ATMF UR**)
- Apêndice H — Regras Uniformes relativas a exploração segura dos comboios em tráfego internacional (**EST UR**)

Com base nos apêndices F e G da COTIF, existem 18 prescrições técnicas uniformes (PTU) para a interoperabilidade técnica. As PTU no âmbito da COTIF têm a mesma finalidade que as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) da UE para a admissão no tráfego internacional, tal como é definido no capítulo II da Diretiva (UE) 2016/797³.

Dos 50 Estados que são partes na COTIF, 43 aplicam os apêndices F e G, incluindo os 25 Estados-Membros da UE já mencionados.

Com base no apêndice H da COTIF, existem 4 anexos para os métodos comuns de segurança. Os anexos das regras uniformes EST no âmbito da COTIF têm a mesma finalidade que os métodos comuns de segurança (MCS) para a admissão no tráfego internacional, tal como é definido no capítulo II da Diretiva (UE) 2016/798⁴.

de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 (JO L 51 de 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 Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁴ Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

A entrada em vigor do apêndice H está ainda pendente de aprovação por dois terços dos Estados que são partes na OTIF.

2.2. Comissão de Peritos Técnicos (CPT) da OTIF

A CPT é instituída pelo artigo 13.º, n.º 1, alínea f), da COTIF. É constituída pelos Estados membros da OTIF que aplicam os apêndices F e G (APTU e ATMF) da COTIF.

A CPT tem competência em matéria de interoperabilidade e harmonização técnica no domínio ferroviário e procedimentos de aprovação técnica. Elabora os apêndices APTU e ATMF e as suas regras uniformes, aplicáveis ao material ferroviário destinado a ser utilizado no tráfego internacional, que dizem respeito, nomeadamente, aos seguintes aspetos:

- a adoção de prescrições técnicas para o material circulante e a infraestrutura e a validação de normas,
- os procedimentos relativos à avaliação da conformidade do material circulante,
- as disposições relativas à manutenção do material circulante,
- as responsabilidades em matéria de composição dos comboios e de utilização segura dos veículos,
- as disposições relativas à determinação e avaliação dos riscos,
- as especificações dos registos.

A CPT tem atualmente um grupo de trabalho permanente (GT TECH) que é responsável pela preparação das suas decisões.

Nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea b), da COTIF, e em conformidade com o artigo 6.º do apêndice F (APTU), a CPT é competente para adotar ou alterar as PTU.

Em conformidade com o artigo 21.º, n.º 4, do apêndice G (ATMF), a CPT é competente para recomendar métodos e práticas relativos à admissão técnica de material ferroviário utilizado no tráfego internacional.

2.3. Adoção de atos pela CPT

Nos termos do artigo 6.º das APTU, a CPT decide se deve adotar uma PTU ou uma disposição para a sua alteração em conformidade com o procedimento previsto nos artigos 16.º e 20.º e no artigo 33.º, n.º 6, da COTIF. Estas decisões entram em vigor em conformidade com o artigo 35.º, n.ºs 3 e 4, da Convenção.

2.4. Atos previstos a adotar pela CPT na sua sessão de 17 e 18 de junho de 2025

2.4.1. *Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU LOC&PAS)*

A PTU LOC&PAS estabelece requisitos funcionais e técnicos para a admissão de locomotivas e material circulante de passageiros no tráfego internacional nos territórios de todos os Estados contratantes da COTIF, em conformidade com as regras uniformes ATMF. Abrange os requisitos técnicos de conceção e produção e os procedimentos de verificação.

O objetivo desta proposta de revisão da PTU LOC&PAS é mantê-la alinhada com a evolução jurídica na União Europeia e atualizar casos específicos e regras de implementação

particulares. Além disso, a proposta clarifica o âmbito de aplicação da PTU LOC&PAS e a sua aplicação aos veículos adequados para livre circulação e aos veículos intermutáveis.

As modificações propostas incluem:

- clarificações sobre o âmbito e a aplicação da PTU,
- uma atualização das referências à legislação da UE e às normas,
- novas disposições relativas às interfaces no interior de um veículo entre o subsistema do material circulante e a parte de bordo do subsistema de controlo-comando e sinalização,
- disposições alteradas relativas à água libertada por ou através de instalações sanitárias a bordo,
- disposições alteradas relativas à corrente máxima através de cada pantógrafo com o veículo parado,
- novas disposições relativas às funções de deteção e prevenção do descarrilamento,
- disposições alteradas relativas ao dispositivo de registo dos comboios,
- requisitos adicionais relativos à documentação que deve ser fornecida com o material circulante,
- disposições adicionais relacionadas com a admissão numa vasta área de utilizações, aplicáveis a tipos específicos de carruagens de passageiros, ou seja, veículos intermutáveis,
- atualizações das regras de aplicação, nomeadamente através da supressão dos prazos de validade (fases A e B) para os veículos e modelos de veículos que cumpram os requisitos constantes de versões anteriores da PTU,
- atualização de casos específicos e regras de aplicação particulares para os Estados contratantes não pertencentes à UE,
- alterações de redação para alinhar a PTU com a prática mais recente.

2.4.2. Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida (PTU PMR)

A PTU PMR estabelece requisitos de acessibilidade harmonizados para os veículos de passageiros utilizados no tráfego internacional no âmbito das regras uniformes ATMF.

O objetivo desta proposta de revisão da PTU PMR é mantê-la alinhada com a evolução jurídica na União Europeia. Além disso, a proposta clarifica o âmbito de aplicação da PTU PMR no que diz respeito aos veículos e a outros subsistemas. Em especial, a aplicação da PTU PMR é geralmente obrigatória para o novo material circulante de passageiros admitido no tráfego internacional em conformidade com as regras uniformes ATMF. A PTU PMR também descreve parâmetros facultativos para os subsistemas de infraestrutura, operacionais e telemáticos.

As modificações propostas incluem:

- clarificações sobre o âmbito e a aplicação da PTU,
- uma atualização das referências à legislação da UE e às normas,

- disposições alteradas relativas aos sinais sonoros relacionados com a abertura e o fecho das portas dos passageiros,
- disposições alteradas e adicionais relativas à informação dinâmica sobre os itinerários dos e nos comboios,
- atualização das regras de aplicação, em conformidade com as regras de aplicação da PTU LOC&PAS,
- alterações de redação para alinhar a PTU com a prática mais recente.

2.4.3. *Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável à marcação de veículos (PTU Marcação)*

A PTU Marcação estabelece os requisitos aplicáveis aos veículos utilizados nos Estados contratantes da COTIF no que diz respeito aos seus números de veículo e às marcações alfabéticas associadas nas suas carroçarias.

O objetivo desta proposta de revisão da PTU Marcação é atualizar as referências às disposições da UE. Além disso, para facilitar a compreensão das regras, devem ser acrescentadas informações para clarificar o significado do número europeu de veículo (NEV) para os vagões de mercadorias. Estão igualmente incluídas as correções linguísticas e as alterações de redação.

2.4.4. *Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «infraestrutura» (PTU INF)*

A PTU INF estabelece os parâmetros da infraestrutura ferroviária que são relevantes em termos de compatibilidade com os veículos utilizados no tráfego internacional no âmbito das regras uniformes ATMF e métodos específicos para verificar esses parâmetros.

O objetivo desta proposta de revisão da PTU INF é mantê-la alinhada com a evolução jurídica na União Europeia e atualizar casos específicos e regras de aplicação particulares.

As modificações propostas incluem:

- clarificações relativas ao âmbito e à aplicação facultativa da PTU,
- uma atualização das referências à legislação da UE e às normas,
- novas disposições relacionadas com o transporte combinado,
- disposições atualizadas relativas às categorias de linhas,
- novas disposições relativas às variações de pressão máxima nos túneis com velocidades de exploração iguais ou superiores a 200 km/h,
- disposições alteradas relativas à aplicação voluntária da PTU à infraestrutura existente,
- atualização de casos específicos e regras de aplicação particulares para os Estados contratantes não pertencentes à UE,
- alterações de redação para alinhar a PTU com a prática mais recente.

2.4.5. Alteração da PTU Aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadorias (PTU ATM)

A PTU ATM estabelece requisitos no que diz respeito ao processo de comunicação entre as empresas ferroviárias e os gestores da infraestrutura, às bases de dados destinadas a ser utilizadas para acompanhar os movimentos dos comboios e dos vagões e à prestação de informações aos clientes do transporte de mercadorias.

O objetivo dessa proposta é alinhar as referências com os documentos técnicos da Agência Ferroviária da União Europeia (ERA) relativos à ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM.

Os documentos técnicos referidos no apêndice I da PTU ATM devem ser alterados, a fim de corrigir erros, ter em conta as observações apresentadas, acompanhar o progresso técnico e manter a equivalência com as especificações definidas no documento técnico ERA-TD-105 da ERA: ETI ATM — Anexo D.2: Apêndice F — Dados e modelo de mensagens da ETI ATM,

2.4.6. Atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF

O manual descreve os requisitos para a implementação e aplicação do apêndice F da COTIF (regras uniformes APTU) e do apêndice G da COTIF (regras uniformes ATMF) para o transporte ferroviário internacional, e descreve as várias funções e responsabilidades relacionadas com a implementação e a aplicação. Destina-se a servir de referência prática para os membros da OTIF e os Estados interessados em aderir à COTIF, em especial para as autoridades, entidades e intervenientes nos respetivos setores ferroviários.

O manual não é juridicamente vinculativo nos termos da COTIF, mas é contudo suscetível de produzir efeitos jurídicos. É adotado pela CPT da OTIF, instituída pela COTIF, que tem competência para adotar o manual e as suas alterações, ou seja, recomendações em conformidade com o artigo 21.º, n.º 4, das regras uniformes ATMF. O manual (e, por conseguinte, a sua alteração prevista) serviria de base à forma como a UE deve cumprir as obrigações que lhe incumbem por força da COTIF.

A atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF é necessária para ter em conta a experiência dos Estados contratantes da COTIF.

3.1. Competência da União e direitos de voto

Nos termos do artigo 6.º do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a Adesão da União Europeia à COTIF, aprovada por Decisão do Conselho, de 16 de junho de 2011:

1. No que respeita a decisões relativas a matérias da competência exclusiva da União Europeia, esta exerce os direitos de voto dos seus Estados-Membros nos termos da Convenção.

2. No que respeita a decisões relativas a matérias em que a União partilha competências com os seus Estados-Membros, o voto é exercido ou pela União ou pelos seus Estados-Membros.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 26.º da Convenção, a União Europeia dispõe de um número de votos igual ao dos seus Estados-Membros que são igualmente membros da Convenção. Quando a União Europeia vota, os seus Estados-Membros não votam.

Nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, a União dispõe de competência exclusiva em relação aos compromissos internacionais a assumir no contexto da COTIF, incluindo os

instrumentos jurídicos adotados em conformidade com a mesma, sempre que esses compromissos sejam suscetíveis de afetar as regras da União em vigor ou de alterar o alcance das mesmas.

As decisões propostas têm por objetivo:

- alinhar a PTU LOC&PAS, a PTU PMR, a PTU INF e a PTU Marcação com o Regulamento de Execução (UE) 2023/1694 da Comissão⁵ («pacote ETI de 2023»),
- alinhar as referências aos documentos técnicos da ERA relativos à ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM.

Estas decisões inserem-se no domínio dos serviços de transporte ferroviário. O setor dos serviços de transporte ferroviário é, em grande medida, abrangido pelas regras da União que, por conseguinte, são passíveis de ser afetadas ou alteradas pela adoção dessas decisões. Por conseguinte, a União, representada pela Comissão, exerce os direitos de voto no que respeita à adoção dessas decisões.

3.2. Conclusões propostas

Por todas as razões descritas nos pontos 2.4.1 a 2.4.6, a União deve votar como proposto nos pontos 3.2.1 a 3.2.6, respetivamente.

3.2.1. *Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU LOC&PAS)*

A União Europeia deve votar a favor da revisão da PTU LOC&PAS TECH-25003, sob reserva das alterações abaixo indicadas. Caso estas alterações não sejam introduzidas, a União Europeia deve votar contra a proposta de revisão da PTU LOC&PAS.

- a) Na secção 1 («Introduction») do anexo, segundo parágrafo, o termo «infrastructure» deve ser substituído por «network(s)», a fim de refletir que a compatibilidade técnica não se limita à infraestrutura, mas abrange também aspetos relacionados com a energia e a sinalização junto à via;
- b) No ponto 2.1 («The rolling stock subsystem as part of the rail system») do anexo, quarto parágrafo, os termos «UTP WAG» devem ser suprimidos, uma vez que esta PTU se refere apenas ao subsistema «locomotivas e material circulante de passageiros», que não é abrangido pela PTU VAG;
- c) No ponto 2.2.1 («Train formation»), subponto 1), os termos «OTIF technical admission» devem ser substituídos por «UTP verification procedure», por razões de coerência com o ponto 0.1, subponto 4);
- d) Os pontos 3.2.1 («General requirements, requirements related to maintenance and operation») e 3.2.2 («Requirements specific to other subsystem») devem ser suprimidos, para efeitos de alinhamento com o pacote ETI de 2023;
- e) No ponto 4.2.3.4.2 («Running dynamic behaviour»), o título da alínea d) deve ser substituído por «Additional requirements regarding interface with on-board part of

⁵ Regulamento de Execução (UE) 2023/1694 da Comissão, de 10 de agosto de 2023, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1300/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014, (UE) n.º 1304/2014 e o Regulamento de Execução (UE) 2019/777 (JO L 222 de 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

the control-command and signalling subsystem», a fim de o alinhar plenamente com o pacote ETI de 2023;

- f) No subponto 8) do ponto 4.2.3.4.2 («Running dynamic behaviour»), nos subpontos 3) e 4) do ponto 4.2.4.3 («Type of brake system»), no subponto 3) do ponto 4.2.4.4.1 («Emergency braking command»), no subponto 5) do ponto 4.2.4.4.2 («Service braking command»), no subponto 4) do ponto 4.2.4.4.4 («Dynamic braking command»), no subponto 6) do ponto 4.2.4.8.2 («Magnetic track brake»), no subponto 9) do ponto 4.2.4.8.3 («Eddy current track brake»), no subponto 2) do ponto 4.2.5.5.6 («Door opening»), no subponto 8) do ponto 4.2.8.1.2 («Requirements on performance»), no subponto 4) do ponto 4.2.8.2.4 («Maximum power and current from the overhead contact line»), no subponto 5), segundo parágrafo, do ponto 4.2.8.2.9.8 [«Running through phase or system separation sections (RST level)»], nos subpontos 5) e 6) do ponto 4.2.9.1.6 («Driver's desk ergonomics»), no subponto 4) do ponto 4.2.9.3.6 («Radio Remote control function by staff for shunting operation»), nos pontos 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode»), 4.2.9.3.8.2 («Passive shunting»), 4.2.9.3.8.3 («Non leading»), 4.2.9.3.9 («Traction status»), no subponto 5) do ponto 4.2.10.4.2 (Smoke Control»), do ponto 4.2.13 («Interface requirements with Automated Train Operation on-board»):
- «signalling system» deve ser substituído por «control-command and signalling subsystem»,
 - «See point 4.3.4» deve ser suprimido, tendo em conta que essa referência não está relacionada com o conteúdo do ponto 4.2.3.4.2;
- g) No ponto 4.2.4.6.1 («Limit of wheel rail adhesion profile»), os termos «Note to points (1) – (4)» devem ser suprimidos, uma vez que o texto correspondente é um requisito e não uma nota;
- h) No ponto 4.2.4.7 («Dynamic brake – Braking system linked to traction system»), o terceiro parágrafo deve ser substituído por «For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage», a fim de o alinhar plenamente com o pacote ETI 2023;
- i) No ponto 4.2.7.1.4 («Lamp controls»), subponto 3), os termos «a flashing/blinking mode» devem ser substituídos por «an automatic flashing/blinking mode», a fim de os alinhar com o pacote ETI de 2023;
- j) No subponto 1) do ponto 4.2.9.6 («Recording device»), o quarto parágrafo deve ser substituído por «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded», a fim de o alinhar com o pacote ETI de 2023;
- k) No ponto 4.2.12.2 («General documentation»), subponto 24):
- o primeiro travessão, «signalling equipment» deve ser substituído por «control-command and signalling subsystem»,
 - o segundo travessão deve ser substituído por «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)»;

- l) No ponto 6.2.6 («Assessment of documentation requested for operation and maintenance»), subponto 1), os termos «and assessing entity» devem ser suprimidos, para efeitos de alinhamento com o pacote ETI de 2023;
- m) No ponto 7.3.2, todos os casos específicos do Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte devem ser suprimidos, pois estão definidos na ETI LOC&PAS.

3.2.2. *Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida (PTU PMR)*

A União Europeia deve votar a favor da revisão da PTU PMR, tal como proposta pela OTIF no documento de trabalho TECH-25004 da CPT.

3.2.3. *Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável à marcação de veículos (PTU Marcação)*

A União Europeia deve votar a favor da revisão da PTU Marcação, tal como proposta pela OTIF no documento de trabalho TECH-25005 da CPT.

3.2.4. *Revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «infraestrutura» (PTU INF)*

A União Europeia deve votar a favor da revisão da PTU INF, tal como proposta pela OTIF no documento de trabalho TECH-25006 da CPT.

3.2.5. *Alteração da PTU Aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadorias (PTU ATM)*

A União Europeia deve votar a favor das alterações da PTU ATM, tal como propostas pela OTIF no documento de trabalho TECH-25007 da CPT, sob reserva da alteração abaixo indicada. Caso esta alteração não seja introduzida, a União Europeia deve votar contra a proposta de revisão da PTU ATM.

- No quadro do apêndice I, a linha 6 deve ser substituída do seguinte modo, para remeter para a versão atualizada dos documentos técnicos da ETI ATM publicada pela Agência⁶:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

⁶ Disponível em [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](https://github.com/ETI-TAF/Technical_documents_at_master).

3.2.6. Atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF

A União Europeia deve votar a favor das alterações do manual propostas pela OTIF no documento de trabalho TECH-25011 da CPT, sob reserva das alterações abaixo enumeradas. Caso estas alterações não sejam introduzidas, a União Europeia deve votar contra a proposta de atualização do manual.

Ponto 5.3.3 — «Specific cases»

- Deve ser utilizado um caso específico para indicar um desvio em relação a um requisito da PTU devido a condicionamentos técnicos que afetem a compatibilidade com o sistema existente.
- Deve ser utilizado um requisito técnico nacional para definir um requisito diferente dos estabelecidos nas PTU.
- Caso o método de avaliação de um caso específico seja complexo e demasiado longo para ser descrito na PTU, o caso específico na PTU pode, em vez disso, referir-se a um requisito técnico nacional específico que defina o método de avaliação correspondente.

Ponto 5.4 — «National technical requirements»

- Caso um requisito técnico nacional seja abrangido, no todo ou em parte, pelo âmbito de um requisito estabelecido na PTU, deve ser transferido para a PTU sob a forma de um caso específico.

Ponto 10.3 — «Correlation with EU Law»

- Embora os requisitos que a entidade responsável pela manutenção (ERM) tem de cumprir para ser certificada e as qualificações dos organismos de certificação ERM estejam harmonizados entre a UE e a OTIF, o âmbito dos organismos de certificação ERM não pertencentes à UE limita-se à certificação ERM exclusivamente fora da UE, independentemente de os requisitos aplicáveis às ERM serem equivalentes no direito da UE e na COTIF e independentemente do facto de a UE aceitar veículos conformes com as PTU no tráfego internacional com destino à UE com base na COTIF. Por conseguinte, os organismos de certificação ERM de países terceiros não devem certificar as ERM na UE, a menos que um acordo específico com a UE o permita.
- Tendo em conta que as regras uniformes ATMF não incluem condições de acesso ao mercado para a prestação de serviços, as ERM estrangeiras e os organismos de certificação ERM não podem invocar direitos de prestação dos seus serviços noutro Estado com base na COTIF, mas a prestação desses serviços pode ser autorizada por decisões unilaterais ou multilaterais entre Estados no território de um ou mais desses Estados.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definam «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo⁷.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão. Esta noção inclui ainda instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»⁸.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

A CPT é um órgão criado por um acordo, a saber, a COTIF, mais concretamente nos termos do seu artigo 13.º, n.º 1, alínea f).

Os atos acima citados que a CPT é chamada a adotar na sua 17.^a sessão constituem atos com efeitos jurídicos.

Os atos previstos alteram o quadro jurídico da OTIF. Uma vez que a União é parte contratante de pleno direito na COTIF⁹, os atos previstos serão vinculativos para a União por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, das APTU e o artigo 35.º, n.ºs 3 e 4, da COTIF.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo principal e o conteúdo do ato previsto respeitam essencialmente ao transporte internacional ferroviário.

A base jurídica material da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 91.º do TFUE.

⁷ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

⁸ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

⁹ Decisão 103/2013/UE do Conselho relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 (JO L 51 de 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)).

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 91.º do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 17.^a reunião da Comissão de Peritos Técnicos da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) no que diz respeito à revisão da Prescrição Técnica Uniforme aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU LOC&PAS), à acessibilidade do sistema ferroviário para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida (PTU PMR), à marcação de veículos (PTU Marcação), ao subsistema «infraestrutura» (PTU INF), ao subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadorias» (PTU ATM) e à atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A União aderiu à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 («COTIF»), nos termos da Decisão 2013/103/UE do Conselho¹⁰ e do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) sobre a adesão da União Europeia à COTIF («Acordo»)¹¹.
- (2) Nos termos do artigo 13.º, n.º 1, alínea f), da COTIF, foi criada a Comissão de Peritos Técnicos («CPT») da OTIF.
- (3) Nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea b), da COTIF, e em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, das Regras Uniformes aplicáveis à Validação de Normas Técnicas e com a Adoção de Prescrições Técnicas Uniformes Aplicáveis ao Material Ferroviário Destinado à Utilização em Tráfego Internacional (APTU) — apêndice F da COTIF, a CPT é competente para adotar ou alterar, designadamente, as Prescrições Técnicas Uniformes (PTU) relativas ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU LOC&PAS), à acessibilidade do sistema ferroviário para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida (PTU PMR), à marcação de veículos (PTU Marcação), ao subsistema «infraestrutura»

¹⁰ Decisão 2013/103/UE do Conselho, de 16 de junho de 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 (JO L 51 de 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 de 23.2.2013, p. 8.

(PTU INF) e ao subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadorias» (PTU ATM).

- (4) Nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea e), da COTIF, e em conformidade com o artigo 21.º, n.º 4, das Regras Uniformes relativas à admissão técnica de material ferroviário utilizado no tráfego internacional (ATMF — apêndice G da Convenção); a CPT é competente para adotar ou alterar, designadamente, o manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF.
- (5) A CPT incluiu na ordem de trabalhos da sua 17.ª sessão, que terá lugar em 17 e 18 de junho de 2025, uma proposta de decisões de revisão da PTU LOC&PAS, da PTU PMR, da PTU Marcação e da PTU INF, de alteração do apêndice I da PTU ATM e de atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF.
- (6) Os atos previstos da CPT produzirão efeitos jurídicos.
- (7) É conveniente definir a posição a tomar, em nome da União, na CPT, uma vez que as alterações propostas serão vinculativas para a União nos termos do artigo 6.º, n.º 1, das APTU e do artigo 35.º, n.ºs 3 e 4, da COTIF.
- (8) Os objetivos dessas decisões são alinhar a PTU LOC&PAS, a PTU PMR, a PTU Marcação e a PTU INF com o Regulamento de Execução (UE) 2023/1694 da Comissão¹², alinhar as referências aos documentos técnicos da ETI ATM, da ERA, enumerados no apêndice I da PTU ATM, e atualizar o manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF tendo em conta a experiência comunicada pelos Estados contratantes da OTIF.
- (9) As decisões previstas da OTIF de revisão da PTU PMR, da PTU Marcação e da PTU INF são consentâneas com o direito e os objetivos estratégicos da União, contribuindo para a harmonização da legislação da OTIF com as disposições equivalentes da legislação da União, e devem, pois, ser apoiadas pela União.
- (10) As decisões previstas da OTIF de revisão da PTU LOC&PAS e de alteração do apêndice I da PTU ATM estão também, de um modo geral, em conformidade com o direito e os objetivos estratégicos da União, e contribuem para o alinhamento da legislação da OTIF com as disposições equivalentes do direito da União. No entanto, algumas das alterações propostas pela OTIF devem ser alinhadas com o Regulamento de Execução (UE) 2023/1694 da Comissão¹³ («pacote ETI de 2023»). Por conseguinte, é necessário propor alterações às decisões previstas da OTIF no sentido de rever a PTU LOC&PAS e alterar o apêndice I da PTU ATM, a fim de assegurar o alinhamento com o acervo da UE, com a última redação que lhe foi dada pelo pacote ETI de 2023. A União deve, por conseguinte, apoiar as decisões previstas na condição de essas alterações serem introduzidas,

¹² Regulamento de Execução (UE) 2023/1694 da Comissão, de 10 de agosto de 2023, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1300/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014, (UE) n.º 1304/2014 e o Regulamento de Execução (UE) 2019/777 (JO L 222 de 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

¹³ Regulamento de Execução (UE) 2023/1694 da Comissão, de 10 de agosto de 2023, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1300/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014, (UE) n.º 1304/2014 e o Regulamento de Execução (UE) 2019/777 (JO L 222 de 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, durante a 17.^a sessão da CPT da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, sobre a revisão da PTU LOC&PAS aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros», a revisão da PTU PMR aplicável à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida, a revisão da PTU Marcação aplicável à marcação de veículos, a revisão da PTU INF aplicável ao subsistema «infraestrutura» e a atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM e do manual de implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF, é a seguinte:

- 1) Votar a favor da revisão da PTU LOC&PAS proposta pela CPT aplicável ao subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros», tal como consta do documento de trabalho TECH-25003 UTP LOC&PAS da CPT, sob reserva das seguintes alterações:
 - a) Na secção 1 («Introduction») do anexo, segundo parágrafo, substituir o termo «infrastructure» por «network(s)»;
 - b) No ponto 2.1 («The rolling stock subsystem as part of the rail system») do anexo, quarto parágrafo, suprimir «, UTP WAG»;
 - c) No ponto 2.2.1 («Train formation»), subponto 1), substituir os termos «OTIF technical admission» por «UTP verification procedure»;
 - d) Suprimir os pontos 3.2.1 («General requirements, requirements related to maintenance and operation») e 3.2.2 («Requirements specific to other subsystem»);
 - e) No ponto 4.2.3.4.2 («Running dynamic behaviour»), substituir o título da alínea d) por «Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem»;
 - f) No subponto 8) do ponto 4.2.3.4.2 («Running dynamic behaviour»), nos subpontos 3) e 4) do ponto 4.2.4.3 («Type of brake system»), no subponto 3) do ponto 4.2.4.4.1 («Emergency braking command»), no subponto 5) do ponto 4.2.4.4.2 («Service braking command»), no subponto 4) do ponto 4.2.4.4.4 («Dynamic braking command»), no subponto 6) do ponto 4.2.4.8.2 («Magnetic track brake»), no subponto 9) do ponto 4.2.4.8.3 («Eddy current track brake»), no subponto 2) do ponto 4.2.5.5.6 («Door opening»), no subponto 8) do ponto 4.2.8.1.2 («Requirements on performance»), no subponto 4) do ponto 4.2.8.2.4 («Maximum power and current from the overhead contact line»), no subponto 5), segundo parágrafo, do ponto 4.2.8.2.9.8 [«Running through phase or system separation sections (RST level)»], nos subpontos 5) e 6) do ponto 4.2.9.1.6 («Driver's desk ergonomics»), no subponto 4) do ponto 4.2.9.3.6 («Radio Remote control function by staff for shunting operation»), nos pontos 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode»), 4.2.9.3.8.2 («Passive shunting»), 4.2.9.3.8.3 («Non leading»), 4.2.9.3.9 («Traction status»), no subponto 5) do ponto 4.2.10.4.2 (Smoke Control»), do ponto 4.2.13 («Interface requirements with Automated Train Operation on-board»):

- substituir «signalling system» por «control-command and signalling subsystem»,
 - suprimir «See point 4.3.4»;
- g) No ponto 4.2.4.6.1 («Limit of wheel rail adhesion profile»), suprimir os termos «Note to points (1) – (4)»;
- h) No ponto 4.2.4.7 («Dynamic brake – Braking system linked to traction system»), substituir o terceiro parágrafo por «For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.»;
- i) No ponto 4.2.7.1.4 (Lamp controls), subponto 3), substituir os termos «a flashing/blinking mode» por «an automatic flashing/blinking mode»;
- j) No subponto 1) do ponto 4.2.9.6 («Recording device»), substituir o quarto parágrafo por «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded»;
- k) No ponto 4.2.12.2 («General documentation»), subponto 24):
- no primeiro travessão, substituir «signalling equipment» por «control-command and signalling subsystem»,
 - substituir o segundo travessão por «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).»;
- l) No ponto 6.2.6 («Assessment of documentation requested for operation and maintenance»), subponto 1), suprimir os termos «and assessing entity»;
- m) No ponto 7.3.2, suprimir todos os casos específicos relativos ao Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte.
- 2) Votar a favor das alterações da PTU PMR propostas pela CPT aplicáveis à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida, tal como consta do documento de trabalho TECH-25004 UTP PRM da CPT.
- 3) Votar a favor das alterações da PTU Marcação propostas pela CPT aplicáveis à marcação dos veículos, tal como consta do Documento de Trabalho TECH-25005 UTP Marking da CPT.
- 4) Votar a favor das alterações da PTU INF propostas pela CPT aplicáveis ao subsistema «infraestrutura», tal como consta do Documento de Trabalho TECH-25006 UTP INF da CPT.
- 5) Votar a favor da proposta da CPT com vista à atualização das referências aos documentos técnicos relativos à ETI ATM, enumerados no apêndice I da PTU ATM, tal como consta do Documento de Trabalho TECH-25007 UTP TAF da CPT, sob reserva da seguinte alteração:
- no quadro do apêndice I, substituir a linha 6 do seguinte modo:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

		Model		
--	--	-------	--	--

- 6) Votar a favor da proposta da CPT de atualização do manual para a implementação e aplicação das regras uniformes APTU e ATMF, tal como consta do documento de trabalho TECH-25011 Handbook da CPT, sob reserva das seguintes alterações:
- Ponto 5.3.3 — «Specific cases»
 - no primeiro travessão, os termos «A specific case is primarily used» devem ser substituídos por «A specific case should be used»,
 - no primeiro travessão, os termos «deviation from a requirement in the UTP» devem ser completados com «due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.»,
 - no primeiro travessão, os termos «and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs» devem ser substituídos por «A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs»,
 - no quinto travessão, os termos «the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose» devem ser substituídos por «the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method»;
 - Ponto 5.4 — «National technical requirements»
 - no quarto parágrafo, os termos «In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case» devem ser substituídos por «In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case»;
 - Ponto 10.3 — «Correlation with EU Law»
 - no segundo parágrafo, os termos «whether an ECM» devem ser substituídos por «whether their ECM»,
 - no quarto parágrafo, primeiro travessão, os termos «should be accepted» devem ser substituídos por «should be accepted in international traffic»,
 - no quarto parágrafo, segundo travessão, os termos «For the purpose of providing ECM services,» devem ser substituídos por «For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,» e os termos «Contracting States» devem ser substituídos por «that Contracting State».
- 7) A Comissão pode acordar em introduzir pequenas alterações aos atos enunciados no presente artigo, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 2.º

Após a sua adoção, as decisões da Comissão de Peritos Técnicos serão publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, com a indicação da data da sua entrada em vigor.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor em 16 de junho de 2025.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*