COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 13.ª reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) para la adopción de modificaciones de la UTP relativa a material rodante de locomotoras y viajeros, la UTP relativa a material rodante de vagones de mercancías y la UTP relativa a accesibilidad del sistema ferroviario para personas con discapacidad y personas de movilidad reducida, la adopción de la UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas y la UTP aplicable al subsistema de infraestructura, la actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figura en el apéndice I de la UTP ATM, y la revisión de las Reglas uniformes ATMF con respecto a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La 13.ª sesión de la Comisión de Expertos Técnicos (CET) de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) tendrá lugar en Berna el 22 de junio de 2021. El orden del día de la reunión incluye lo siguiente:

– una propuesta de modificación de la UTP relativa a material rodante de locomotoras y viajeros;

– una propuesta de modificación de la UTP relativa a material rodante de vagones de mercancías;

– una propuesta de modificación de la UTP relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida;

– una propuesta de adopción de la UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas;

– una propuesta de adopción de la UTP aplicable al subsistema de infraestructura;

– una propuesta de revisión de las ATMF con respecto a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM);

– una propuesta de actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM.

La posición que debe tomarse, en nombre de la Unión, acerca de las mencionadas decisiones que debe adoptar la CET, debe establecerse mediante una Decisión del Consejo sobre la base del artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF)

El Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999, es un acuerdo internacional en el que son Partes contratantes la Unión y veinticinco Estados miembros (únicamente Chipre y Malta no lo son).

La Unión Europea se adhirió al COTIF mediante la Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011[1]. En el anexo III de dicha Decisión se establecieron las disposiciones internas del Consejo, los Estados miembros y la Comisión para los trabajos que se desarrollan en el marco de la OTIF. De conformidad con el punto 3.1 de dicho anexo III, cuando un punto del orden del día se refiera a cuestiones de competencia exclusiva de la Unión, la Comisión debe votar en nombre de la Unión.

Con arreglo al artículo 2, apartado 1, del COTIF, el objetivo de la OTIF es favorecer, mejorar y facilitar, desde todos los puntos de vista, el tráfico ferroviario internacional, en particular estableciendo regímenes de derecho uniforme aplicable en diferentes ámbitos jurídicos

[1] Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

relativos al tráfico internacional por ferrocarril. El Convenio COTIF regula asimismo el funcionamiento de la Organización, sus objetivos y atribuciones, las relaciones con los Estados que son Partes contratantes y sus actividades en general.

El COTIF, por lo tanto, aborda la legislación ferroviaria sobre diversos asuntos jurídicos y técnicos ferroviarios, que se dividen en dos partes: el propio Convenio, que rige el funcionamiento de la OTIF, y los ocho apéndices, que establecen una legislación ferroviaria uniforme:

– Apéndice A. Contrato de transporte internacional de viajeros por ferrocarril (**CIV**).

– Apéndice B. Contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (**CIM**).

– Apéndice C. Transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (**RID**).

– Apéndice D. Contrato de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril (**CUV**).

– Apéndice E. Contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril (**CUI**).

– Apéndice F. Reglas uniformes relativas a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional (**Reglas uniformes APTU**).

– Apéndice G. Reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional (**Reglas uniformes ATMF**).

– Apéndice H. Reglas uniformes sobre la explotación segura de los trenes en el tráfico internacional (**Reglas uniformes EST**).

Sobre la base de los apéndices F y G del COTIF se han establecido doce prescripciones técnicas uniformes (UTP) sobre interoperabilidad técnica. Las UTP en el marco del COTIF tienen el mismo objetivo que las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) de la UE para la admisión en el tráfico internacional.

Cuarenta y dos de los cuarenta y siete estados que son Parte del COTIF, incluidos los veinticinco Estados miembros de la UE ya mencionados, aplican los apéndices F y G.

2.2. La Comisión de expertos técnicos (CET) de la OTIF

La CET fue creada por el artículo 13, apartado 1, letra f), del COTIF. Se compone de los Estados miembros de la OTIF que aplican los apéndices F y G (APTU y ATMF) del COTIF.

La CET tiene competencias en asuntos de interoperabilidad y armonización técnica en el ámbito ferroviario y de procedimientos de homologación técnica. También desarrolla los apéndices APTU y ATMF y sus Reglas uniformes, que son aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en el tráfico internacional y que se refieren, en particular, a:

- la adopción de prescripciones técnicas aplicables a los vehículos y la infraestructura y la validación de normas,
- los procedimientos relativos a la evaluación de la conformidad de los vehículos,
- las disposiciones relativas al mantenimiento de los vehículos,
- las responsabilidades en materia de formación de trenes y el uso seguro de los vehículos,
- las disposiciones relativas a la evaluación y valoración del riesgo,

- las especificaciones en materia de registros.

La Comisión de Expertos Técnicos cuenta actualmente con un grupo de trabajo permanente (grupo de trabajo TECH) responsable de preparar sus decisiones.

De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF, y con arreglo al artículo 6 del apéndice F (APTU), la CET es competente para adoptar o modificar las UTP. Por último, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, de las ATMF, la CET es competente para adoptar y modificar normas relativas a la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM).

2.3. La adopción de actos por parte de la CET

De conformidad con el artículo 6 de las APTU, la CET decide si conviene adoptar una UTP o una disposición que la modifique de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 16 y 20 y en el artículo 33, apartado 6, del Convenio. El proceso habitual de adopción de las UTP puede durar alrededor de un año y medio.

2.4. Los actos que se prevé que adopte la CET durante la sesión del 22 de junio de 2021

2.4.1. Modificación de la UTP relativa a material rodante de locomotoras y viajeros, la UTP relativa a material rodante de vagones de mercancías y la UTP relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida

Las prescripciones técnicas uniformes (UTP) de la OTIF son un conjunto de especificaciones técnicas que se derivan de los principios, objetivos y procedimientos del COTIF en relación con la construcción y la explotación de material ferroviario, con el objetivo primordial de lograr la máxima interoperabilidad. Las UTP de la OTIF tienen el mismo objetivo que las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) de la UE.

Con el fin de garantizar la equivalencia de los vehículos autorizados de conformidad con la legislación de la Unión Europea y los vehículos admitidos para tráfico internacional de conformidad con el artículo 3a de las ATMF, es necesario que las ETI de la Unión Europea y las UTP del COTIF permanezcan armonizadas.

Las modificaciones propuestas para su adopción por la CET garantizarán la continuidad de la plena equivalencia definida por las ATMF entre las disposiciones de la Unión Europea y las del COTIF.

- UTP relativa a material rodante de locomotoras y viajeros (LOC&PAS)

Esta UTP es una especificación por la que se aborda un subsistema concreto a fin de cumplir los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad de los sistemas y componentes técnicos necesarios en el tráfico ferroviario internacional. La actual UTP LOC&PAS se desarrolló sobre la base del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión de la Unión Europea[2] (ETI LOC&PAS).

El objetivo de la presente propuesta de modificación de la UTP LOC&PAS es incorporar los nuevos elementos introducidos por la revisión de las Reglas uniformes APTU de 1 de marzo de 2019 y mantenerla armonizada con la ETI LOC&PAS de la Unión Europea, modificada por esta el 16 de mayo de 2019 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la

[2] Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

Comisión[3] y el 9 de marzo de 2020 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión[4].

Con el fin de garantizar la equivalencia de los vehículos autorizados de conformidad con la legislación de la Unión Europea y los vehículos admitidos para tráfico internacional de conformidad con el artículo 3a de las ATMF, es necesario que las ETI de la Unión Europea y las UTP del COTIF permanezcan armonizadas.

Además, tras el *Brexit*, los casos específicos para la red de Gran Bretaña dentro del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte deben incluirse en la UTP como consecuencia de su eliminación de la ETI.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la modificación de la UTP sobre material rodante de locomotoras y viajeros tal como propone la OTIF.

- UTP relativa a material rodante de vagones de mercancías (UTP WAG)

La UTP sobre vagones de mercancías establece requisitos con respecto a los vehículos diseñados para el transporte de camiones. En la actualidad, son equivalentes a los de la ETI WAG modificada por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.

El objetivo de la presente propuesta de modificación de la UTP WAG es incorporar los nuevos elementos introducidos por la revisión de las Reglas uniformes APTU de 1 de marzo de 2019 y mantenerla armonizada con la evolución jurídica en la Unión Europea.

La Unión Europea publicó el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión, de 9 de marzo de 2020, que modificó recientemente la ETI WAG. Como consecuencia de ello, la UTP WAG debe modificarse de nuevo para garantizar la continuidad de la equivalencia entre la UTP y la ETI.

Además, tras el *Brexit*, los casos específicos para la red de Gran Bretaña dentro del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte deben incluirse en la UTP como consecuencia de su eliminación de la ETI.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la modificación de la UTP sobre vagones de mercancías tal como propone la OTIF.

- UTP relativa a las personas con discapacidad (UTP PMR)

La UTP PMR establece requisitos armonizados de accesibilidad para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida aplicables a los vehículos que se utilizan en el tráfico internacional. La actual UTP PMR se desarrolló sobre la base de la ETI PMR de la Unión Europea de 2014.

Esta ETI de la UE fue modificada por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión[5], de 16 de mayo de 2019, en lo que respecta al inventario de activos con el fin de

---

[3] Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

[4] Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión, de 9 de marzo de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) 2016/919 en lo que se refiere a la ampliación del área de uso y de los períodos transitorios (DO L 73 de 10.3.2020, p. 6).

[5] Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1300/2014 en lo que respecta al inventario de activos, con el fin de

identificar los obstáculos a la accesibilidad, proporcionar información a los usuarios y controlar y evaluar los avances en materia de accesibilidad.

Con el fin de garantizar la equivalencia de los vehículos autorizados de conformidad con la legislación de la Unión Europea y los vehículos admitidos para tráfico internacional de conformidad con el artículo 3a de las ATMF, es necesario que las ETI de la Unión Europea y las UTP del COTIF permanezcan armonizadas.

Las modificaciones propuestas adaptarán la UTP PMR a la última versión de la ETI y garantizarán la continuidad de la plena equivalencia, según las ATMF, de las normas sobre PMR aplicables a los vehículos utilizados en el tráfico internacional por ferrocarril.

Además, tras el *Brexit*, los casos específicos para la red de Gran Bretaña dentro del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte deben incluirse en la UTP como consecuencia de su eliminación de la ETI.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la modificación de la UTP PMR tal como propone la OTIF.

2.4.2. Adopción de la UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas, y al subsistema de infraestructura

- UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas (UTP TCRC)

Esta UTP establece disposiciones detalladas sobre las responsabilidades de las empresas ferroviarias en cuanto a la composición de los trenes destinados al tráfico internacional y las responsabilidades de los administradores de infraestructuras en cuanto a los controles de la compatibilidad entre los trenes y las rutas en las que vayan a utilizarse.

La UTP TCRC propuesta combina una serie de parámetros de dos textos jurídicos de la UE diferentes, a saber, las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas a la explotación y la gestión del tráfico (ETI EXP) y las especificaciones para el registro de la infraestructura (RINF).

La UTP WAG y la UTP LOC&PAS contienen referencias a los controles de compatibilidad de las rutas, en los que las empresas ferroviarias comprueban todos los parámetros pertinentes de los vehículos o trenes para garantizar su compatibilidad con la ruta en la que vayan a utilizarse. Las disposiciones de la UTP RTCRC propuesta pretenden sustituir el apéndice I de la UTP WAG y el apéndice K de la UTP LOC&PAS.

Por consiguiente, el apéndice I de la UTP WAG en la versión adoptada por la Comisión de Expertos Técnicos el 30 de septiembre de 2020, con fecha de entrada en vigor el 1 de abril de 2021, y el apéndice K de la UTP LOC&PAS, de 1 de enero de 2015, deben derogarse a partir de la entrada en vigor de la UTP TCRC.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la adopción de la UTP TCRC tal como propone la OTIF.

- UTP aplicable al subsistema de infraestructura (UTP INF)

Esta UTP establece parámetros de la infraestructura ferroviaria que son pertinentes en términos de compatibilidad con los vehículos y métodos específicos para comprobar esos parámetros.

---

identificar los obstáculos a la accesibilidad, proporcionar información a los usuarios y controlar y evaluar los avances en materia de accesibilidad (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 1).

La Comisión de Expertos Técnicos analizó detalladamente la base jurídica y formuló los principios rectores y los objetivos para el desarrollo de la UTP INF.

La UTP INF se elaboró siguiendo el punto de vista del grupo de trabajo TECH y se basa en la ETI INF, modificada en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la adopción de la UTP INF tal como propone la OTIF.

2.4.3. Revisión de las ATMF con respecto a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM)

Con el fin de garantizar una equivalencia continua, tal como se define en el artículo 3a, apartado 5, de las ATMF, entre las normas de la Unión Europea y las del COTIF, deben modificarse las normas del COTIF.

El principal objetivo del nuevo texto es ampliar el ámbito de aplicación de la certificación más allá del que existía previamente, que se limitaba a la certificación de EEM para vagones de mercancías, a todos los tipos de vehículos.

En consecuencia, y con independencia de la cuestión de si la certificación es obligatoria para una EEM concreta, cada EEM, incluidas las que no están certificadas por organismos de certificación externos, deberá cumplir los requisitos y criterios generales que garanticen unos niveles mínimos de mantenimiento, tal como se establece en el anexo II de la propuesta.

Las Reglas uniformes ATMF (apéndice G del COTIF y, en lo sucesivo, «ATMF») establecen normas generales relativas a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM).

En resumen, hay dos razones para modificar los textos actuales:

– El ámbito de la certificación de las EEM en el nuevo anexo A de las ATMF va más allá de los vagones de mercancías. Esto debería reflejarse, en particular, en el artículo 15 de las ATMF, que actualmente exige la certificación de las EEM únicamente para vagones de mercancías.

– Las ATMF hacen referencia en el artículo 3a a legislación de la Unión Europea que ya no está en vigor, ya que la Directiva 2004/49/CE[6] ha sido derogada y sustituida por la Directiva (UE) 2016/798[7].

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la revisión completa de las especificaciones para las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) propuestas por la OTIF.

2.4.4. Actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM

La UTP ATM hace referencia a documentos técnicos de la ETI ATM[8] que se publican y actualizan periódicamente en el sitio web de la Agencia Ferroviaria de la UE (AFE). Esta

6 Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria).

7 Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

8 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2014 en lo que se refiere a la gestión del cambio (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 356).

referencia se incluyó en la UTP, de modo que las disposiciones en materia de informática están recogidas en el COTIF, pero son gestionadas por la AFE. Dado que la modificación de estas referencias constituye formalmente una modificación de la UTP ATM, debe ser objeto de una decisión de la Comisión de Expertos Técnicos de conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF y con los artículos 6 y 8a de las APTU.

Como consecuencia de ello, es necesario modificar los documentos técnicos mencionados en el apéndice I de la UTP ATM para corregir errores, tener en cuenta los comentarios, mantenerse al día con el progreso técnico y preservar la equivalencia con las especificaciones aplicadas en la UE.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la propuesta de actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM presentada por la OTIF.

2.5. Competencia de la Unión y derechos de voto

De conformidad con el artículo 6 del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al COTIF, aprobado por la Decisión del Consejo del 16 de junio de 2011:

«1. En lo que se refiere a las decisiones sobre cuestiones de competencia exclusiva de la Unión, esta ejercerá los derechos de voto de sus Estados miembros con arreglo al Convenio.

2. En lo que se refiere a las decisiones relativas a cuestiones que sean de competencia compartida entre la Unión y sus Estados miembros, corresponderá participar en la votación bien a la Unión, bien a sus Estados miembros.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 26, apartado 7, del Convenio, la Unión dispondrá de un número de votos igual al de sus Estados miembros que sean asimismo Partes en el Convenio. Cuando la Unión participe en la votación, sus Estados miembros no podrán votar.»

Con arreglo al Derecho de la Unión, esta ha adquirido la competencia exclusiva en ámbitos del transporte ferroviario en los que el COTIF o los instrumentos jurídicos adoptados en aplicación del mismo puedan afectar o alterar el ámbito de aplicación de esas normas de la Unión existentes.

El objetivo de las decisiones propuestas es:

- adaptar la UTP sobre material rodante de locomotoras y viajeros y la UTP de material rodante de vagones de mercancías al Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión[9];
- adaptar la UTP relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión[10];
- adoptar una nueva UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas, acorde con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión[11];

[9] Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión, de 9 de marzo de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) 2016/919 en lo que se refiere a la ampliación del área de uso y de los períodos transitorios (DO L 73 de 10.3.2020, p. 6).

[10] Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1300/2014 en lo que respecta al inventario de activos, con el fin de identificar los obstáculos a la accesibilidad, proporcionar información a los usuarios y controlar y evaluar los avances en materia de accesibilidad (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 1).

- adoptar una nueva UTP aplicable al subsistema de infraestructura en consonancia con el Reglamento (UE) n.º 1299/2014 de la Comisión[12], modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión[13];
- proponer a la Comisión de Revisión de la OTIF una revisión de las ATMF en lo que respecta a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) a fin de adaptarlas a la Directiva (UE) 2016/798[14];
- adaptar las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM[15].

La adopción de estas decisiones afectará claramente a las normas de la Unión.

La Unión, representada por la Comisión, ejercerá los derechos de voto con respecto a la adopción de estas decisiones.

3. POSICIÓN QUE HA DE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

Por todas las razones expuestas anteriormente, la Unión debe votar a favor.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo en cuestión[16].

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos actos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al

---

11 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 5).

12 Reglamento (UE) n.º 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 1).

13 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

14 Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

15 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2014 en lo que se refiere a la gestión del cambio (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 356).

16 Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[17].

4.1.2. Aplicación al presente caso

Los actos que debe adoptar la Comisión de Expertos Técnicos constituyen actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos tienen efectos jurídicos porque modifican el marco jurídico de la OTIF al armonizar las UTP del COTIF con las ETI de la UE, y el Reglamento EEM y las especificaciones sobre el registro de vehículos con los reglamentos de ejecución de la UE respectivos, y son vinculantes para la Unión.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopte una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales del acto previsto se refieren al transporte ferroviario.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91 del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

[17] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo C-399/12, ECLI:EU:C 2014:2258, apartados 61 a 64.

2021/0095 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 13.ª reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) para la adopción de modificaciones de la UTP relativa a material rodante de locomotoras y viajeros, la UTP relativa a material rodante de vagones de mercancías y la UTP relativa a accesibilidad del sistema ferroviario para personas con discapacidad y personas de movilidad reducida, la adopción de la UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas y la UTP aplicable al subsistema de infraestructura, la actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figura en el apéndice I de la UTP ATM, y la revisión de las Reglas uniformes ATMF con respecto a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, leído en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) La Unión se adhirió al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius, de 3 de junio de 1999 (en lo sucesivo, «el COTIF»), en virtud de la Decisión 2013/103/UE del Consejo[18].

(2) Todos los Estados miembros, salvo Chipre y Malta, son Partes en el COTIF.

(3) De conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra f), del COTIF, se estableció la Comisión de Expertos Técnicos («CET») de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF).

(4) De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF, y de conformidad con el artículo 6 del apéndice F (APTU), la CET es competente para adoptar o modificar, entre otras cosas, las prescripciones técnicas uniformes (UTP) relativas al material rodante de locomotoras y pasajeros (UTP LOC&PAS), al material rodante de vagones de mercancías (UTP WAG) y a la accesibilidad del sistema ferroviario para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida (UTP PMR), los documentos técnicos contemplados en el apéndice I de la aplicación telemática para mercancías (UTP ATM), la UTP aplicable a la composición de los trenes y los

[18] Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

controles de la compatibilidad de las rutas y la UTP aplicable al subsistema de infraestructura.

(5) Por último, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, de las ATMF, la CET es competente para proponer la revisión de estas reglas en lo que respecta a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM).

(6) La CTE ha incluido en el orden del día de su 13.ª sesión, que tendrá lugar el 22 de junio de 2021, propuestas de decisiones para modificar la UTP sobre material rodante de locomotoras y viajeros, la UTP sobre material rodante de vagones de mercancías y la UTP sobre accesibilidad del sistema ferroviario para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, y para adoptar la UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas y la UTP aplicable al subsistema de infraestructura, así como para actualizar las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM, y revisar las ATMF en lo que respecta a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM).

(7) Procede determinar la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la CET y, por lo que respecta a la revisión de las ATMF, en la Comisión de Revisión de la OTIF, habida cuenta de que las decisiones propuestas serán vinculantes para la Unión.

(8) Los objetivos de estas decisiones son adaptar la UTP sobre material rodante de locomotoras y viajeros, la UTP sobre material rodante de vagones de mercancías y la UTP sobre accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y personas de movilidad reducida al Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión [19] y al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión[20] respectivamente, adoptar un nuevo UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas y un nuevo UTP aplicable al subsistema de infraestructura que sean acordes con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión[21] y con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1299/2014 de la Comisión [22], modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión[23], y proponer a la Comisión de Revisión de la OTIF una revisión de las ATMF con

---

19 Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión, de 9 de marzo de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) 2016/919 en lo que se refiere a la ampliación del área de uso y de los períodos transitorios (DO L 73 de 10.3.2020, p. 6).

20 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1300/2014 en lo que respecta al inventario de activos, con el fin de identificar los obstáculos a la accesibilidad, proporcionar información a los usuarios y controlar y evaluar los avances en materia de accesibilidad (DO L 139I de 27.5.2019, p. 1).

21 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE (DO L 139I de 27.5.2019, p. 5).

22 Reglamento (UE) n.º 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 1).

23 Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión (DO L 139I de 27.5.2019, p. 108).

respecto a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) a fin de adaptarlas a la Directiva (UE) 2016/798[24].

(9) Las decisiones propuestas son acordes con el Derecho y los objetivos estratégicos de la Unión, ya que contribuyen a la armonización de la legislación de la OTIF con las disposiciones equivalentes del Derecho de la Unión, por lo que la Unión debe respaldarlas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 13.ª reunión de la Comisión de Expertos Técnicos del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, en relación con las modificaciones de la UTP relativa a material rodante de locomotoras y viajeros, la UTP relativa a material rodante de vagones de mercancías y la UTP relativa a accesibilidad del sistema ferroviario para personas con discapacidad y personas de movilidad reducida, la adopción de la UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas y la UTP aplicable al subsistema de infraestructura, la actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM, y la revisión de las ATMF con respecto a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) será la siguiente:

1) votar a favor de las modificaciones propuestas por la CET de la UTP relativa a material rodante de locomotoras y viajeros, tal como se recogen en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS annex» y «TECH-20041 LOC PAS decision»;

2) votar a favor de las modificaciones propuestas por la CET de la UTP relativa a material rodante de vagones de mercancías, tal como se recogen en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20042-CTE13 WAG draft amendments» y «TECH-20042 WAG decision»;

3) votar a favor de las modificaciones propuestas por la CTE de la UTP relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida, tal como se recogen en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20043-CTE UTP PRM draft amendments» y «TECH-20043 PRM decision»;

4) votar a favor de la adopción propuesta por la CET de la UTP aplicable a la composición de los trenes y los controles de la compatibilidad de las rutas, tal como se recoge en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20039 UTP TCRC» y «TECH-20039 TCRC decision»;

5) votar a favor de la adopción propuesta por la CET de la UTP aplicable al subsistema de infraestructura, tal como se recoge en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20040-UTP INF draft» y «TECH-20040 INF decision»;

6) votar a favor de la propuesta por parte de la CET de actualizar las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM, tal como se recoge en el documento de trabajo de la CET «TECH-21009-CTE UTP TAF decision»;

[24] Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

7) votar a favor de la revisión de las ATMF con respecto a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM), tal como se recoge en el documento de trabajo de la CTE «TECH-20045 ATMF Decision».

Artículo 2

Una vez adoptadas, las decisiones de la Comisión de Expertos Técnicos se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, con indicación de la fecha de su entrada en vigor.

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta