EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto de la propuesta

En su 11.ª sesión, que tuvo lugar en Berna los días 12 y 13 de junio de 2018, la Comisión de Expertos Técnicos (CTE) de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) decidió adoptar mediante procedimiento escrito determinadas modificaciones de las prescripciones técnicas uniformes (UTP) siguientes: UTP GEN-B, sobre la definición de subsistemas, y UTP TAF, sobre aplicaciones telemáticas al servicio del transporte de mercancías.

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

La UTP GEN-B define los subsistemas del sistema ferroviario, dentro del ámbito de aplicación de las Reglas uniformes APTU y ATMF (apéndices F y G del Convenio). Esa UTP es equivalente a las disposiciones correspondientes de la UE que figuran en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea[[1]](#footnote-1).

La UTP TAF establece los requisitos básicos y adicionales en lo que respecta al proceso de comunicación entre las empresas ferroviarias y los gestores de infraestructuras, las bases de datos destinadas a utilizarse para seguir los movimientos de trenes y vagones y la información que ha de enviarse a los clientes del transporte de mercancías, sin lo cual el subsistema «aplicaciones telemáticas al servicio del transporte de mercancías» no puede funcionar. Es equivalente a la ETI sobre las ATM[[2]](#footnote-2).

La propuesta actual que se pondrá en marcha mediante procedimiento escrito para la modificación de las mencionadas UTP requiere una Decisión del Consejo que establezca la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión. Las modificaciones propuestas son las siguientes:

* Modificación de los puntos 2.1, 2.2 y 2.3 de la UTP GEN-B, tal como se establece en el anexo de la presente Decisión y en el documento de trabajo TECH-18010-CTE11-5 de la CTE[[3]](#footnote-3).
* Actualización de la UTP TAF para incluir la lista de documentos técnicos revisada (apéndice I) de la ETI sobre las ATM,

con el objetivo general de garantizar la equivalencia entre las ETI y las UTP.

2. Contexto de la propuesta

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

El Convenio COTIF es el texto jurídico fundador de la OTIF. En virtud del artículo 2, apartado 1, del COTIF, el objetivo del Convenio 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 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 Convenio COTIF, por lo tanto, aborda la legislación ferroviaria sobre una serie de asuntos jurídicos y técnicos ferroviarios, que se divide en dos partes: el propio Convenio, que rige el funcionamiento de la OTIF, y los ocho apéndices (incluido un nuevo apéndice H, que se adoptará durante la próxima 13.ª Asamblea General de la OTIF), 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. Contratos 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 Convenio COTIF se han establecido doce UTP sobre interoperabilidad técnica.

El Convenio COTIF se aplica a cuarenta y seis Estados, incluidos veintiséis Estados miembros de la UE (todos excepto Malta y Chipre).

2.2. Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF)

El 16 de junio de 2011, el Consejo adoptó la Decisión 2013/103/UE del Consejo[[4]](#footnote-4), por la que se firmó y celebró el Acuerdo entre la Unión Europea y la OTIF sobre la 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. El Acuerdo entró en vigor el 1 de julio de 2011.

La Unión es parte en el Acuerdo, así como todos sus Estados miembros, a excepción de Chipre y Malta. En virtud de la Decisión 2013/103/UE del Consejo, la Comisión representa a la Unión en las reuniones de la OTIF. La Decisión incluye también una Declaración de la Unión Europea sobre el ejercicio de competencias (anexo I) y prevé disposiciones internas del Consejo, los Estados miembros y la Comisión para los trabajos desarrollados en el marco de la OTIF (anexo III).

2.3. La Comisión de Expertos Técnicos de la OTIF

La Comisión de Expertos Técnicos (CTE) es un órgano de la OTIF creado en virtud del artículo 8 del Convenio COTIF. La CTE se compone de los Estados miembros de la OTIF que aplican los apéndices F y G (APTU y ATMF) del Convenio COTIF.

La CTE tiene competencias en asuntos de interoperabilidad y armonización técnica en el ámbito ferroviario y de procedimientos de homologación técnica. Desarrolla los apéndices APTU y ATMF y sus Reglas uniformes, que son aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en 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 CTE cuenta actualmente con un grupo de trabajo permanente (WG TECH) responsable de preparar sus decisiones.

2.4. Adopción de actos mediante procedimiento escrito en la CTE

El proceso habitual de adopción de UTP se establece en los artículos 6 y 8 de las Reglas uniformes APTU y puede durar alrededor de un año y medio. La CTE también puede adoptar modificaciones de las UTP mediante el procedimiento escrito previsto en el artículo 21, apartado 3, de su reglamento interno[[5]](#footnote-5), que es más rápido y puede durar seis meses. En la 11.ª sesión de la CTE, sus miembros, a propuesta del presidente, acordaron, de conformidad con el artículo 21, apartado 3 de su reglamento interno, que las modificaciones se aprobaran mediante procedimiento escrito.

De conformidad con el artículo 21, apartado 3, de su reglamento interno, la CTE tomará una decisión mediante procedimiento escrito de conformidad con las normas siguientes:

* todos los miembros de la CTE deben ser informados por escrito del objeto y los motivos de la votación,
* cada cuestión debe votarse por separado,
* debe invitarse a los miembros a que envíen al Secretario General de la OTIF su voto por escrito en un plazo específico (fecha y hora), que debe dejarles un tiempo no inferior a veintiún días naturales,
* el Secretario General de la OTIF debe confirmar por escrito la recepción de cada voto,
* deben registrarse todas las respuestas recibidas dentro de plazo,
* el quórum será el mismo que el requerido para una reunión de la CTE; si el número de respuestas recibidas antes de la fecha límite no alcanza el quórum necesario, se considerará rechazada la propuesta; no obstante, esta puede volver a presentarse en la siguiente reunión de la Comisión de Expertos Técnicos,
* si al menos tres miembros de la CTE solicitan que las medidas propuestas sean examinadas en una de sus reuniones, el procedimiento escrito se dará por concluido sin resultado; debe convocarse lo antes posible una nueva reunión de la Comisión, y
* debe informarse a todos los miembros de los resultados del procedimiento de votación.

2.5. Los actos previstos de la CTE que deben adoptarse mediante procedimiento escrito

En su 11.ª sesión, la CTE presentó las modificaciones siguientes respecto a las cuales debe adoptarse una decisión mediante procedimiento escrito:

* Modificaciones de los puntos 2.1, 2.2 y 2.3 de la UTP GEN-B, sobre los subsistemas.
* Actualización de la UTP TAF para adaptarla a la versión revisada de la ETI sobre las ATM.

Las modificaciones propuestas de la UTP GEN-B responden a la solicitud formulada en la 10.ª sesión de la CTE para que se modificara el punto 2.1 de la UTP GEN-B con objeto de incluir los puentes, además de la vía tendida y los puntos de vía, que ya figuran en ella. El razonamiento seguido es que, si las interfaces entre puentes y vehículos no se gestionan correctamente, esto puede dar lugar a vibraciones nocivas.

Sobre la base de la solicitud formulada en la 10.ª sesión de la CTE, el WG TECH debatió este asunto y acordó que el punto 2.1 de la UTP GEN-B podría modificarse de un modo más genérico mediante una declaración en la que se indicara que el Convenio COTIF incluye la infraestructura en la medida en que se refiera a las interfaces con los vehículos, sin entrar en más detalles. Este principio genérico también puede aplicarse a otros subsistemas relacionados con las instalaciones fijas, es decir, «Energía» y «Control-mando y señalización en tierra».

Tras esa modificación, la Comisión de Expertos Técnicos sería competente para decidir, en relación con cada (futura) UTP sobre infraestructura, energía o control-mando y señalización en tierra, qué interfaces exactamente deben estar cubiertas.

Este planteamiento está en consonancia con el documento de estrategia de la OTIF sobre el desarrollo de disposiciones relativas a la infraestructura que se debatió durante la 11.ª sesión de la CTE (documento «TECH-18012-CTE11-6.2»), sobre la base del cual la CTE asignó al WG TECH el cometido de elaborar propuestas de disposiciones adecuadas y viables relativas a la infraestructura.

La actualización propuesta de la UTP TAF sigue a la reciente revisión de la estructura de los mensajes de la ETI sobre las ATM, el modelo de datos y mensajes y la base de datos operativa de vagones y unidades intermodales (WIMO) y la adopción de una norma de tecnologías de la información para la capa de comunicación de la interfaz común. Estos cambios se han introducido a fin de rebasar la antigua lógica de exclusividad y para permitir una ejecución más rápida y menos costosa de esta herramienta entre la comunidad de usuarios de la ETI sobre las ATM. Los archivos de referencia se revisaron en consecuencia, y el resultado fue una actualización de la lista de documentos técnicos (apéndice I) de la ETI sobre las ATM. Esto requiere una actualización de la lista correspondiente de la UTP TAF.

Los actos previstos serán jurídicamente vinculantes para los Estados miembros de la OTIF y las organizaciones de integración económica regional que se hayan adherido al Convenio COTIF, en particular la Unión. La finalidad de los actos previstos es seguir adaptando las prescripciones técnicas uniformes (UTP) del Convenio COTIF a las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) de la UE.

2.6. Competencia de la Unión y derechos de voto

El artículo 6 del Acuerdo UE-OTIF establece lo siguiente:

*«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».*

Según lo establecido en el anexo I de la Decisión 2013/103/UE del Consejo, en el sector ferroviario, la Unión Europea comparte la competencia con los Estados miembros en virtud del artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Con arreglo al Derecho de la Unión, la Unión ha adquirido la competencia exclusiva en ámbitos del transporte ferroviario en los que el Convenio COTIF o los instrumentos jurídicos adoptados en aplicación del mismo pueden afectar o alterar el ámbito de aplicación de esas normas de la Unión. Las normas de la Unión se verán claramente afectadas por la adopción de tales modificaciones, ya que el objetivo de la medida es adaptar las UTP del Convenio COTIF a las disposiciones de la UE previstas en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/797 y a la ETI sobre las ATM.

Por consiguiente, la Unión, representada por la Comisión, ejercerá el derecho de voto en este caso.

3. Posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión

Por todas las razones expuestas anteriormente, la Unión debe emitir un voto positivo en el procedimiento escrito.

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) prevé 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[[6]](#footnote-6).

La noción 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 instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que pueden influir de manera determinante en «el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[[7]](#footnote-7).

4.1.2. Aplicación al presente caso

Los actos que debe adoptar la CTE constituyen actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos tienen efectos jurídicos porque modifican el marco jurídico de la OTIF adaptando las UTP del Convenio COTIF a las ETI sobre subsistemas de la UE.

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

4.2. Conclusión

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

5. Publicación del acto previsto

Habida cuenta de que la CTE va a modificar la UTP GEN-B basada en el apéndice F del Convenio COTIF, es conveniente publicar el acto en el *Diario Oficial de la Unión Europea* una vez adoptado.

2018/0352 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en el procedimiento escrito que abrirá la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) con vistas a la adopción de modificaciones de las prescripciones técnicas uniformes UTP GEN-B y UTP TAF

**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, «Convenio COTIF»), en virtud de la Decisión 2013/103/UE del Consejo[[8]](#footnote-8).

(2) Todos los Estados miembros, salvo Chipre y Malta, aplican el Convenio COTIF.

(3) En virtud del artículo 8 del Convenio COTIF, se estableció la Comisión de Expertos Técnicos (en lo sucesivo, «CTE») de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF). De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del Convenio COTIF y de los artículos 6 y 8 *bis* del apéndice F (APTU), la CTE es competente para adoptar decisiones sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes (en lo sucesivo, «UTP») o una disposición por la que se modifique una UTP basada en el apéndice F (APTU) y en el apéndice G (ATMF) del Convenio COTIF.

(4) Tras su 11.ª sesión, que tuvo lugar los días 12 y 13 de junio de 2018, la CTE decidió adoptar, mediante procedimiento escrito, una serie de modificaciones de los puntos 2.1, 2.2 y 2.3 de las UTP sobre los subsistemas (UTP GEN-B) para incluir los pasos a nivel y otras obras civiles tales como los puentes en la definición del subsistema «Infraestructura», tal como se establece en el anexo de la presente Decisión.

(5) Conviene determinar la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la CTE, ya que las modificaciones de los puntos 2.1, 2.2 y 2.3 de la UTP GEN-B basada en el apéndice F (APTU) del Convenio COTIF serán vinculantes para la Unión.

(6) El objetivo de esas modificaciones es adaptar la definición de subsistemas prevista en la UTP GEN-B del Convenio COTIF a la de la Unión, que figura en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/797[[9]](#footnote-9) mediante la introducción de los pasos a nivel y de otras obras civiles como los puentes en la definición del subsistema «Infraestructura».

(7) Las modificaciones propuestas son acordes con el Derecho y los objetivos estratégicos de la Unión, porque contribuyen a la adaptación de la legislación de la OTIF a las disposiciones equivalentes de la UE, por lo que la Unión debe respaldarlas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el procedimiento escrito que iniciará la Comisión de Expertos Técnicos del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, sobre las modificaciones de los puntos 2.1, 2.2 y 2.3 de las prescripciones técnicas uniformes UTP GEN B se basará en el proyecto de acto de la Comisión de Expertos Técnicos de la OTIF, adjunto a la presente Decisión.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

 Por el Consejo

 El Presidente

1. Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44). [↑](#footnote-ref-1)
2. Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 438). [↑](#footnote-ref-2)
3. https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea2-Working-Documents/2018/TECH-18010-CTE11-5-e-UTP-GEN-B-amendments.pdf [↑](#footnote-ref-3)
4. Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de la 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). [↑](#footnote-ref-4)
5. http://otif.org/fileadmin/user\_upload/otif\_verlinkte\_files/02\_organe/06\_fachaus\_tech/RI-CTE\_11\_02\_2009\_e.pdf [↑](#footnote-ref-5)
6. Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64. [↑](#footnote-ref-6)
7. 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. [↑](#footnote-ref-7)
8. Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de la 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). [↑](#footnote-ref-8)
9. Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44). [↑](#footnote-ref-9)