ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 13η συνεδρίαση της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) για την έγκριση τροποποιήσεων της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, της ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, την έγκριση της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής και της ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή», την αναβάθμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ και για την αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η 13η σύνοδος της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων (CTE) του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) θα πραγματοποιηθεί στη Βέρνη στις 22 Ιουνίου 2021. Στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης περιλαμβάνονται τα εξής θέματα:

– πρόταση τροποποίησης της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό·

– πρόταση τροποποίησης της ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες·

– πρόταση τροποποίησης της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα·

– πρόταση έγκρισης της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής·

– πρόταση έγκρισης της ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή»·

– πρόταση αναθεώρησης του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ)·

– πρόταση επικαιροποίησης των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ.

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης σχετικά με τις προαναφερόμενες αποφάσεις προς έγκριση από τη CTE πρέπει να καθοριστεί με απόφαση του Συμβουλίου βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)

Η Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (COTIF), είναι διεθνής συμφωνία, της οποίας συμβαλλόμενα μέρη είναι η Ένωση και 25 κράτη μέλη (μόνον η Κύπρος και η Μάλτα δεν είναι).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσχώρησε στη Σύμβαση COTIF δυνάμει της απόφασης 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου[1]. Στο παράρτημα ΙΙΙ της εν λόγω απόφασης καθορίστηκαν οι εσωτερικοί διακανονισμοί για το Συμβούλιο, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή σε διαδικασίες στο πλαίσιο του OTIF. Σύμφωνα με το σημείο 3.1 του εν λόγω παραρτήματος ΙΙΙ, όταν η ημερήσια διάταξη περιλαμβάνει θέματα αποκλειστικής ενωσιακής αρμοδιότητας, η Επιτροπή θα ψηφίζει εξ ονόματος της Ένωσης.

Κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 της Σύμβασης COTIF, σκοπός του OTIF είναι να ευνοήσει, να βελτιώσει και να διευκολύνει, από κάθε άποψη, τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, κυρίως καταρτίζοντας ενιαία νομικά καθεστώτα σε διάφορους νομικούς τομείς σχετικούς με τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Η Σύμβαση COTIF διέπει επίσης τη λειτουργία του

[1] Απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1).

Οργανισμού, τους στόχους του, τις αρμοδιότητές του, τις σχέσεις του με τα συμβαλλόμενα κράτη και τις δραστηριότητές του εν γένει.

Επομένως, η COTIF πραγματεύεται τη νομοθεσία για τους σιδηροδρόμους σε ορισμένα νομικά και τεχνικά θέματα των σιδηροδρόμων, τα οποία διαιρούνται σε δύο μέρη: την ίδια τη Σύμβαση, που διέπει τη λειτουργία του OTIF, και τα οκτώ προσαρτήματα που αποτελούν ενιαίο σιδηροδρομικό δίκαιο:

– Προσάρτημα Α – Συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (**CIV**)

– Προσάρτημα Β – Συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (**CIM**)

– Προσάρτημα Γ – Διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (**RID**)

– Προσάρτημα Δ – Συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (**CUV**)

– Προσάρτημα Ε – Συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (**CUI**)

– Προσάρτημα ΣΤ – Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία (**APTU UR**)

– Προσάρτημα Ζ – Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (**ATMF UR**)

– Προσάρτημα Η – Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία (**EST UR**)

Με βάση τα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ της Σύμβασης COTIF, υπάρχουν 12 ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές (ΕΤΠ) για την τεχνική διαλειτουργικότητα. Οι ΕΤΠ στο πλαίσιο της COTIF έχουν τον ίδιο σκοπό όπως οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) στην ΕΕ για την αποδοχή στη διεθνή κυκλοφορία.

42 από τα 47 κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της COTIF, συμπεριλαμβανομένων των 25 κρατών μελών της ΕΕ που προαναφέρθηκαν, εφαρμόζουν τα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ.

2.2. Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων (CTE) του OTIF

Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων (CTE) έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της Σύμβασης COTIF. Απαρτίζεται από τα κράτη μέλη του OTIF που εφαρμόζουν τα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ (APTU, ATMF) της COTIF.

Η CTE έχει αρμοδιότητα σε θέματα διαλειτουργικότητας και τεχνικής εναρμόνισης στον σιδηροδρομικό τομέα και σε θέματα διαδικασιών τεχνικής έγκρισης. Αναπτύσσει τα προσαρτήματα APTU και ATMF και τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες τους, που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία, οι οποίοι αφορούν ιδίως:

- την έγκριση τεχνικών προδιαγραφών για οχήματα και υποδομές και την επικύρωση προτύπων·
- τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης των οχημάτων·
- τις διατάξεις σχετικά με τη συντήρηση των οχημάτων·

- τις αρμοδιότητες όσον αφορά τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και την ασφαλή χρήση των οχημάτων·
- τις διατάξεις σχετικά με την αξιολόγηση και την εκτίμηση επικινδυνότητας·
- τις προδιαγραφές για τα μητρώα.

Η CTE έχει επί του παρόντος μια μόνιμη ομάδα εργασίας (ομάδα εργασίας TECH), που είναι υπεύθυνη για τη σύνταξη των αποφάσεων της CTE.

Δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) της Σύμβασης COTIF και σύμφωνα με το άρθρο 6 του προσαρτήματος ΣΤ (APTU), η CTE είναι αρμόδια να εγκρίνει ή να τροποποιεί τις ΕΤΠ. Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του ATMF, η CTE είναι αρμόδια για την υποβολή προτάσεων τροποποίησης του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ).

2.3. Η έγκριση πράξεων από τη CTE

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του APTU, η CTE αποφασίζει για την έγκριση μιας ΕΤΠ ή μιας διάταξης που επιφέρει τροποποίησή της σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 16, 20 και στο άρθρο 33 παράγραφος 6 της κυρίως Σύμβασης. Η συνήθης διαδικασία έγκρισης των ΕΤΠ μπορεί να διαρκέσει περίπου ενάμισι έτος.

2.4. Οι προς έκδοση πράξεις που πρόκειται να εγκριθούν από τη CTE κατά τη σύνοδο της 22ας Ιουνίου 2021

2.4.1. Τροποποίηση της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, της ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες, καθώς και της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα

Οι ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές (ΕΤΠ) του OTIF είναι ένα σύνολο τεχνικών προδιαγραφών που απορρέουν από τις αρχές, τους στόχους και τις διαδικασίες της Σύμβασης COTIF σχετικά με την κατασκευή και τη λειτουργία του σιδηροδρομικού υλικού, με πρωταρχικό στόχο την επίτευξη μέγιστης διαλειτουργικότητας. Οι ΕΤΠ του OTIF έχουν τον ίδιο σκοπό με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της ΕΕ.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η ισοδυναμία των οχημάτων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των οχημάτων που έχουν γίνει αποδεκτά για διεθνή λειτουργία σύμφωνα με το άρθρο 3α του ATMF, είναι αναγκαίο να παραμείνουν ευθυγραμμισμένες οι ΤΠΔ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι ΕΤΠ της COTIF.

Με τις τροποποιήσεις που προτείνονται προς έγκριση από τη CTE θα διασφαλιστεί συνεχής πλήρης ισοδυναμία, όπως ορίζεται στο ATMF, μεταξύ των διατάξεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της COTIF.

- ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό (LOC&PAS)

Η εν λόγω ΕΤΠ είναι μια προδιαγραφή που αφορά συγκεκριμένο υποσύστημα, με σκοπό την τήρηση των βασικών απαιτήσεων και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των τεχνικών συστημάτων και των δομικών στοιχείων που είναι απαραίτητα για τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Η τρέχουσα ΕΤΠ LOC&PAS καταρτίστηκε βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής (ΤΠΔ LOC&PAS)[2].

[2] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228).

Στόχος της εν λόγω πρότασης για την τροποποίηση της ΕΤΠ LOC&PAS είναι να ενσωματώσει τα νέα στοιχεία που εισήχθησαν με την αναθεώρηση των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU της 1ης Μαρτίου 2019 και να διατηρήσει την ευθυγράμμισή της με την ΤΠΔ LOC&PAS της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως τροποποιήθηκε από την ΕΕ στις 16 Μαΐου 2019 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής[3] και στις 9 Μαρτίου 2020 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής[4].

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχιση της αμοιβαίας αναγνώρισης των οχημάτων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των οχημάτων που έχουν γίνει αποδεκτά για διεθνή λειτουργία σύμφωνα με το άρθρο 3α του ATMF, πρέπει να παραμείνουν ευθυγραμμισμένες οι ΤΠΔ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι ΕΤΠ της COTIF.

Επιπλέον, μετά το Brexit, οι συγκεκριμένες περιπτώσεις που αφορούν το δίκτυο της Μεγάλης Βρετανίας στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην ΕΤΠ λόγω της διαγραφής τους από την ΤΠΔ.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της τροποποίησης της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, όπως προτείνεται από τον OTIF.

- ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες (ΕΤΠ WAG)

Στην ΕΤΠ σχετικά με τις εμπορευματικές φορτάμαξες καθορίζονται απαιτήσεις όσον αφορά τα οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων. Επί του παρόντος, είναι ισοδύναμες με την ΤΠΔ WAG, που τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019.

Στόχος της εν λόγω πρότασης για την τροποποίηση της ΕΤΠ WAG είναι να ενσωματώσει τα νέα στοιχεία που εισήχθησαν με την αναθεώρηση των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU της 1ης Μαρτίου 2019 και να διατηρήσει την ευθυγράμμισή της με τις νομικές εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δημοσίευσε τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2020, που τροποποίησε πρόσφατα την ΤΠΔ WAG. Ως εκ τούτου, η ΕΤΠ WAG πρέπει να τροποποιηθεί εκ νέου προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχιση της ισοδυναμίας μεταξύ της ΕΤΠ και της ΤΠΔ.

Επιπλέον, μετά το Brexit, οι συγκεκριμένες περιπτώσεις που αφορούν το δίκτυο της Μεγάλης Βρετανίας στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην ΕΤΠ λόγω της διαγραφής τους από την ΤΠΔ.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της τροποποίησης της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, όπως προτείνεται από τον OTIF.

- ΕΤΠ για τα άτομα με αναπηρία (ΕΤΠ PRM)

Η ΕΤΠ PRM ορίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις σχετικά με την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα οι οποίες εφαρμόζονται σε οχήματα που

---

[3] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 και (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής και της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής όσον αφορά την ευθυγράμμιση με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την υλοποίηση των ειδικών στόχων που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 108).

[4] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και (ΕΕ) 2016/919 όσον αφορά την επέκταση της περιοχής χρήσης και τις μεταβατικές φάσεις (ΕΕ L 73 της 10.3.2020, σ. 6).

χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία. Η τρέχουσα ΕΤΠ PRM καταρτίστηκε βάσει της ΤΠΔ PRM της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 2014.

Η εν λόγω ΤΠΔ της ΕΕ τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/772 της Επιτροπής[5], της 16ης Μαΐου 2019 όσον αφορά την απογραφή των περιουσιακών στοιχείων με σκοπό τον εντοπισμό των φραγμών στην προσβασιμότητα, την παροχή πληροφοριών στους χρήστες και την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της προόδου όσον αφορά την προσβασιμότητα.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχιση της αμοιβαίας αναγνώρισης των οχημάτων που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των οχημάτων που έχουν γίνει αποδεκτά για διεθνή λειτουργία σύμφωνα με το άρθρο 3α του ATMF, πρέπει να παραμείνουν ευθυγραμμισμένες οι ΤΠΔ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι ΕΤΠ της COTIF.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις θα ευθυγραμμίσουν την ΕΤΠ PRM με την πλέον πρόσφατη έκδοση της ΤΠΔ και θα διασφαλίσουν τη συνέχιση της πλήρους ισοδυναμίας, κατά την έννοια του ATMF, των κανόνων για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα οι οποίοι αφορούν τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία.

Επιπλέον, μετά το Brexit, οι συγκεκριμένες περιπτώσεις που αφορούν το δίκτυο της Μεγάλης Βρετανίας στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην ΕΤΠ λόγω της διαγραφής τους από την ΤΠΔ.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της τροποποίησης της ΕΤΠ PRM, όπως προτείνεται από τον OTIF.

2.4.2. Έγκριση της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής, καθώς και για το υποσύστημα «Υποδομή».

- ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής (ΕΤΠ TCRC)

Η εν λόγω ΕΤΠ προβλέπει λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με τις ευθύνες που υπέχουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αναφορικά με τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία και τις ευθύνες που υπέχουν οι διαχειριστές υποδομής αναφορικά με τον έλεγχο της συμβατότητας μεταξύ των αμαξοστοιχιών και των διαδρομών στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

Η προτεινόμενη ΕΤΠ TCRC συνδυάζει επιλεγμένο αριθμό παραμέτρων από δύο διαφορετικά νομικά κείμενα της ΕΕ, και συγκεκριμένα από τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας (ΤΠΔ OPE) και τις προδιαγραφές για το μητρώο υποδομής (RINF).

Η ΕΤΠ WAG και η ΕΤΠ LOC&PAS περιλαμβάνουν αναφορές σε ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής, στο πλαίσιο των οποίων οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ελέγχουν όλες τις σχετικές παραμέτρους των οχημάτων ή των αμαξοστοιχιών προκειμένου να διασφαλίσουν τη συμβατότητά τους με τη διαδρομή στην οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Οι διατάξεις της προτεινόμενης ΕΤΠ TCRC έχουν σκοπό να αντικαταστήσουν τόσο το προσάρτημα Ι της ΕΤΠ WAG όσο και το προσάρτημα ΙΑ της ΕΤΠ LOC&PAS.

Ως εκ τούτου, το προσάρτημα Ι της ΕΤΠ WAG στην έκδοση που ενέκρινε η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων στις 30 Σεπτεμβρίου 2020, με ημερομηνία έναρξης ισχύος την

[5] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/772 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 όσον αφορά την απογραφή των περιουσιακών στοιχείων με σκοπό τον εντοπισμό των φραγμών στην προσβασιμότητα, την παροχή πληροφοριών στους χρήστες και την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της προόδου όσον αφορά την προσβασιμότητα (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 1).

1η Απριλίου 2021, και το προσάρτημα ΙΑ της ΕΤΠ LOC&PAS της 1ης Ιανουαρίου 2015 θα πρέπει να καταργηθούν με την έναρξη ισχύος της ΕΤΠ TCRC.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της έγκρισης της ΕΤΠ TCRC, όπως προτείνεται από τον OTIF.

- ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή» (ΕΤΠ INF)

Η εν λόγω ΕΤΠ ορίζει τις παραμέτρους της σιδηροδρομικής υποδομής που αφορούν τη συμβατότητα με τα οχήματα καθώς και ειδικές μεθόδους ελέγχου των παραμέτρων αυτών.

Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων ανέλυσε λεπτομερώς τη νομική βάση και διατύπωσε κατευθυντήριες αρχές και στόχους για την κατάρτιση της ΕΤΠ INF.

Η ΕΤΠ ΥΠΟΔ συντάχθηκε κατόπιν γνωμοδότησης της ομάδας εργασίας TECH και βασίζεται στην ΤΠΔ INF, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της έγκρισης της ΕΤΠ INF, όπως προτείνεται από τον OTIF.

2.4.3. Αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ).

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχιση της ισοδυναμίας, όπως καθορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 5 του ATMF, μεταξύ των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κανόνων της COTIF, θα πρέπει να τροποποιηθούν οι κανόνες της COTIF.

Ο κύριος στόχος του νέου κειμένου είναι να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της πιστοποίησης πέραν του προηγουμένου, το οποίο περιοριζόταν στην πιστοποίηση των ΥΣΦ για εμπορευματικές φορτάμαξες, σε όλους τους τύπους οχημάτων.

Κατά συνέπεια, και ανεξάρτητα από το ζήτημα αν η πιστοποίηση είναι υποχρεωτική για έναν συγκεκριμένο ΥΣΦ, κάθε ΥΣΦ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν πιστοποιούνται από εξωτερικούς φορείς πιστοποίησης, πρέπει να συμμορφώνεται με τις γενικές απαιτήσεις και τα κριτήρια που εξασφαλίζουν τα ελάχιστα επίπεδα συντήρησης, όπως καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της πρότασης ΕΤΠ.

Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες ATMF (προσάρτημα Z της COTIF, στο εξής: ATMF) ορίζουν γενικούς κανόνες σχετικά με τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ).

Εν ολίγοις, τα υφιστάμενα κείμενα θα πρέπει να τροποποιηθούν για δύο λόγους:

– Το πεδίο εφαρμογής της πιστοποίησης των ΥΣΦ στο νέο παράρτημα Α του ATMF εκτείνεται πέραν των εμπορευματικών φορταμαξών. Αυτό θα πρέπει να αποτυπωθεί, και ειδικότερα στο άρθρο 15 του ATMF, το οποίο επί του παρόντος καθιστά υποχρεωτική την πιστοποίηση ΥΣΦ μόνο για εμπορευματικές φορτάμαξες.

– Στο άρθρο 3α του ATMF περιλαμβάνεται παραπομπή σε νομοθετική πράξη της ΕΕ η οποία δεν ισχύει πλέον [η οδηγία 2004/49/ΕΚ[6] καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία (ΕΕ) 2016/798[7]].

[6] Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων).

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της πλήρους αναθεώρησης των προδιαγραφών για τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ), όπως προτείνεται από τον OTIF.

2.4.4. Αναβάθμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ

Η ΕΤΠ ΤΕΕΜ παραπέμπει στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ[8] που δημοσιεύονται και επικαιροποιούνται τακτικά στον ιστότοπο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA). Η εν λόγω παραπομπή συμπεριλήφθηκε στην ΕΤΠ, ώστε οι διατάξεις περί πληροφορικής να κατοχυρώνονται στην COTIF, αλλά να τις διαχειρίζεται ο ERA. Δεδομένου ότι η τροποποίηση των εν λόγω παραπομπών αποτελεί επισήμως τροποποίηση της ΕΤΠ ΤΕΕΜ, υπόκειται σε απόφαση της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) της COTIF και τα άρθρα 6 και 8α του APTU.

Κατά συνέπεια, απαιτούνται τροποποιήσεις των τεχνικών εγγράφων που αναφέρονται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ προκειμένου να διορθωθούν λάθη, να ληφθούν υπόψη τα σχετικά σχόλια, να διασφαλιστεί η εναρμόνιση με την τεχνική πρόοδο και να διατηρηθεί η ισοδυναμία με τις προδιαγραφές που εφαρμόζονται στην ΕΕ.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της πρότασης επικαιροποίησης των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ την οποία έχει υποβάλει ο OTIF.

2.5. Αρμοδιότητα της Ένωσης και δικαιώματα ψήφου

Δυνάμει του άρθρου 6 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών για την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Σύμβαση COTIF, που εγκρίθηκε με την απόφαση του Συμβουλίου της 16ης Ιουνίου 2011:

«1. Όσον αφορά τις αποφάσεις επί θεμάτων τα οποία εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, η Ένωση ασκεί τα δικαιώματα ψήφου των κρατών μελών της δυνάμει της σύμβασης.

2. Όσον αφορά τις αποφάσεις επί θεμάτων για τα οποία η Ένωση έχει επιμερισμένη αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη της, ψηφίζουν είτε η Ένωση, είτε τα κράτη μέλη της.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 26 παράγραφος 7 της σύμβασης, η Ένωση διαθέτει αριθμό ψήφων ίσο με τον αριθμό των κρατών μελών της, τα οποία είναι επίσης μέρη της σύμβασης. Όταν ψηφίζει η Ένωση τα κράτη μέλη δεν ψηφίζουν.»

Δυνάμει της ενωσιακής νομοθεσίας, η Ένωση έχει αποκτήσει αποκλειστική αρμοδιότητα σε θέματα σιδηροδρομικών μεταφορών, στις περιπτώσεις όπου η Σύμβαση COTIF ή οι νομικές πράξεις που εγκρίθηκαν σύμφωνα με αυτήν δύνανται να έχουν αντίκτυπο στους υφιστάμενους ενωσιακούς κανόνες, ή να μεταβάλλουν το πεδίο εφαρμογής τους.

---

7 Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

8 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/778 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής όσον αφορά τη διαχείριση ελέγχου μεταβολών (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 356).

Ο στόχος των προτεινόμενων αποφάσεων είναι:

- να ευθυγραμμιστούν η ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό και η ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής[9],
- να ευθυγραμμιστεί η ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/772 της Επιτροπής[10],
- να εγκριθεί νέα ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής[11],
- να εγκριθεί νέα ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή» σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής[12], όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής[13],
- να προταθεί στην επιτροπή αναθεώρησης του OTIF η αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ) προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798[14],
- να ευθυγραμμιστούν οι παραπομπές στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ[15].

Είναι σαφές ότι οι ενωσιακοί κανόνες θα επηρεαστούν από την έκδοση των εν λόγω αποφάσεων

Η Ένωση, εκπροσωπούμενη από την Επιτροπή, ασκεί τα δικαιώματα ψήφου όσον αφορά την έκδοση των εν λόγω αποφάσεων.

---

9 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και (ΕΕ) 2016/919 όσον αφορά την επέκταση της περιοχής χρήσης και τις μεταβατικές φάσεις (ΕΕ L 73 της 10.3.2020, σ. 6).

10 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/772 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 όσον αφορά την απογραφή των περιουσιακών στοιχείων με σκοπό τον εντοπισμό των φραγμών στην προσβασιμότητα, την παροχή πληροφοριών στους χρήστες και την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της προόδου όσον αφορά την προσβασιμότητα (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 1).

11 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 5).

12 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 1).

13 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 και (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής και της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής όσον αφορά την ευθυγράμμιση με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την υλοποίηση των ειδικών στόχων που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 108).

14 Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

15 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/778 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής όσον αφορά τη διαχείριση ελέγχου μεταβολών (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 356).

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Η Ένωση θα πρέπει, για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, να ψηφίσει υπέρ.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

4.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό «*των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας*».

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας[16].

Η έννοια των «*πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα*» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης κείμενα που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «*επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης*»[17].

4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Η πράξη την οποία καλείται να θεσπίσει η ΕΤΕ συνιστά πράξη παράγουσα έννομα αποτελέσματα. Οι προς έκδοση πράξεις παράγουν νομικά αποτελέσματα, διότι τροποποιούν το νομικό πλαίσιο του OTIF, με την ευθυγράμμιση των ΕΤΠ της COTIF με τις ΤΠΔ της ΕΕ, τον κανονισμό ΥΣΦ και τις προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων με τους αντίστοιχους εκτελεστικούς κανονισμούς της ΕΕ, και είναι δεσμευτικές για την Ένωση.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

4.2.1. Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προς έκδοση πράξη επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνον ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

---

[16] Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

[17] Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

4.3. Συμπέρασμα

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

2021/0095 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 13η συνεδρίαση της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) για την έγκριση τροποποιήσεων της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, της ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, την έγκριση της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής και της ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή», την αναβάθμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ και για την αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Ένωση προσχώρησε στη Σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (COTIF), σύμφωνα με την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου[18].

(2) Όλα τα κράτη μέλη, πλην της Κύπρου και της Μάλτας, είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης COTIF.

(3) Δυνάμει του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της Σύμβασης COTIF, συστάθηκε η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων (CTE) του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF).

(4) Σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) της Σύμβασης COTIF, και σύμφωνα με το άρθρο 6 του προσαρτήματος ΣΤ (APTU), η CTE είναι αρμόδια για την έγκριση ή την τροποποίηση, μεταξύ άλλων, των ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών (ΕΤΠ) για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό (ΕΤΠ LOC&PAS), για τις εμπορευματικές φορτάμαξες (ΕΤΠ «Φορτάμαξες»), για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΤΠ PRM), για τα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο προσάρτημα Ι της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορικές μεταφορές» (ΕΤΠ ΤΕΕΜ), της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών

[18] Απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1).

και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής και της ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή».

(5) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του ATMF, η CTE είναι αρμόδια για την υποβολή προτάσεων αναθεώρησης του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ).

(6) Η CTE έχει συμπεριλάβει στην ημερήσια διάταξη της 13ης συνόδου της που θα διεξαχθεί στις 22 Ιουνίου 2021 πρόταση για αποφάσεις τροποποίησης της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, της ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και για την έγκριση της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής και της ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή», την αναβάθμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ και για την αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ).

(7) Κρίνεται σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της CTE και, όσον αφορά την αναθεώρηση του ATMF, στο πλαίσιο της επιτροπής αναθεώρησης του OTIF, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες αποφάσεις θα είναι δεσμευτικές για την Ένωση.

(8) Οι εν λόγω αποφάσεις αποσκοπούν στην ευθυγράμμιση της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, της ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορευματικές φορτάμαξες και της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής[19] και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/772 της Επιτροπής[20] αντίστοιχα, στην έγκριση νέας ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής και νέας ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή» σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής[21] και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής[22], όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής[23],

---

19 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και (ΕΕ) 2016/919 όσον αφορά την επέκταση της περιοχής χρήσης και τις μεταβατικές φάσεις (ΕΕ L 73 της 10.3.2020, σ. 6).

20 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/772 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 όσον αφορά την απογραφή των περιουσιακών στοιχείων με σκοπό τον εντοπισμό των φραγμών στην προσβασιμότητα, την παροχή πληροφοριών στους χρήστες και την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της προόδου όσον αφορά την προσβασιμότητα (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 1).

21 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 5).

22 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 1).

23 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 και (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής και της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής όσον αφορά την ευθυγράμμιση με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την υλοποίηση των ειδικών στόχων που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής (ΕΕ L 139Ι της 27.5.2019, σ. 108).

και στην υποβολή πρότασης στην επιτροπή αναθεώρησης του OTIF για αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ) προκειμένου να ευθυγραμμιστεί με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798[24].

(9) Οι προτεινόμενες αποφάσεις συνάδουν με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης, διότι συμβάλλουν στην ευθυγράμμιση της νομοθεσίας του OTIF με τις ισοδύναμες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης και, επομένως, θα πρέπει να υποστηριχθούν από την Ένωση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 13η σύνοδο της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων της σύμβασης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, της 9ης Μαΐου 1980, για τις τροποποιήσεις της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, για την έγκριση της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής και της ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή», για την αναβάθμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ και για την αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ) είναι η εξής:

(1) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις της ΕΤΠ για τις μηχανές και το επιβατικό τροχαίο υλικό, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS annex και TECH-20041 LOC PAS decision·

(2) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις της ΕΤΠ για το τροχαίο υλικό και τις εμπορικές φορτάμαξες, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20042-CTE13 WAG draft amendments και TECH-20042 WAG decision·

(3) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις της ΕΤΠ για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20043-CTE UTP PRM draft amendments και TECH-20043 PRM decision·

(4) να υπερψηφίσει την προτεινόμενη από τη CTE έγκριση της ΕΤΠ για τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και τους ελέγχους συμβατότητας της διαδρομής, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20039 UTP TCRC και TECH-20039 TCRC decision·

(5) να υπερψηφίσει την προτεινόμενη από τη CTE έγκριση της ΕΤΠ για το υποσύστημα «Υποδομή», όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20040-UTP INF draft και TECH-20040 INF decision·

(6) να υπερψηφίσει την προτεινόμενη από τη CTE επικαιροποίηση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΕΕΜ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΕΕΜ, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-21009-CTE UTP TAF decision·

[24] Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

(7) να υπερψηφίσει την αναθεώρηση του ATMF όσον αφορά τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ), όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20045 ATMF Decision.

Άρθρο 2

Μόλις εκδοθούν, οι αποφάσεις της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αναφέρεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος τους.

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος