2025/1251

27.6.2025

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1251 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 16ης Ιουνίου 2025

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 17η σύνοδο της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) όσον αφορά την αναθεώρηση των ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών που εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό», στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, στη σήμανση του οχήματος, στο υποσύστημα «Υποδομή» και στο υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές», και όσον αφορά την επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF

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 για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (η «COTIF»), με την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου ([1]) και τη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διακυβερνητικού Οργανισμού περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (OTIF) σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην COTIF ([2]).

(2) Δυνάμει του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της COTIF, συστάθηκε η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων (CTE) του OTIF.

(3) Δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) της COTIF και σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 των ενιαίων νομικών κανόνων 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) — Προσάρτημα ΣΤ της COTIF, η CTE είναι αρμόδια να εγκρίνει ή να τροποποιεί, μεταξύ άλλων, τις ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές (ΕΤΠ) που εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ΕΤΠ LOC&PAS), στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΤΠ PRM), στη σήμανση του οχήματος (ΕΤΠ «Σήμανση»), στο υποσύστημα «Υποδομή» (ΕΤΠ INF) και στο υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ΕΤΠ TAF).

(4) Δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της COTIF και σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 4 των ενιαίων νομικών κανόνων σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (ATMF — Προσάρτημα Ζ της σύμβασης), η CTE είναι αρμόδια να εγκρίνει ή να τροποποιεί, μεταξύ άλλων, το εγχειρίδιο για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF.

(5) Η CTE έχει συμπεριλάβει στην ημερήσια διάταξη της 17ης συνόδου της, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 17 και 18 Ιουνίου 2025, πρόταση αποφάσεων για την αναθεώρηση των ΕΤΠ LOC&PAS, των ΕΤΠ PRM, των ΕΤΠ «Σήμανση» και των ΕΤΠ INF, την τροποποίηση του προσαρτήματος Ι των ΕΤΠ TAF και την επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF.

(6) Οι προς έκδοση πράξεις της CTE θα παράγουν έννομα αποτελέσματα.

(7) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της CTE, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες αποφάσεις θα είναι δεσμευτικές για την Ένωση, δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και το άρθρο 35 παράγραφος 3 και παράγραφος 4 της COTIF.

([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 με το πρωτόκολλο του Βίλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

([2]) Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών για 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Οι στόχοι των εν λόγω αποφάσεων είναι η ευθυγράμμιση των ΕΤΠ LOC&PAS, της ΕΤΠ PRM, της ΕΤΠ «Σήμανση» και των ΕΤΠ INF με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής (η «δέσμη ΤΠΔ του 2023») ([3]), η ευθυγράμμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας σχετικά με τις «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ΤΠΔ TAF) που παρατίθενται στο προσάρτημα I των ΕΤΠ TAF του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής ([4]) και η επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF, λαμβανομένης υπόψη της ανατροφοδότησης από την πείρα των συμβαλλόμενων κρατών της COTIF.

(9) Οι προς έκδοση αποφάσεις του OTIF για την αναθεώρηση των ΕΤΠ PRM, των ΕΤΠ «Σήμανση» και των ΕΤΠ INF συνάδουν με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης, συμβάλλοντας στην εναρμόνιση της νομοθεσίας του OTIF με τις αντίστοιχες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης και, επομένως, θα πρέπει να υποστηριχθούν από την Ένωση.

(10) Οι προς έκδοση αποφάσεις του OTIF για την αναθεώρηση των ΕΤΠ LOC&PAS και την τροποποίηση του προσαρτήματος I των ΕΤΠ TAF συνάδουν επίσης γενικά με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης και συμβάλλουν στην ευθυγράμμιση της νομοθεσίας του OTIF με τις ισοδύναμες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου. Ωστόσο, ορισμένες από τις αλλαγές που πρότεινε ο OTIF θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τη δέσμη ΤΠΔ του 2023. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προταθούν τροποποιήσεις των προς έκδοση αποφάσεων του OTIF για την αναθεώρηση των ΕΤΠ LOC&PAS και να τροποποιηθεί το προσάρτημα I των ΕΤΠ TAF, ώστε να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με το κεκτημένο της Ένωσης, όπως τροποποιήθηκε με τη δέσμη ΤΠΔ του 2023. Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις προς έκδοση αποφάσεις υπό την προϋπόθεση ότι θα εισαχθούν οι εν λόγω τροποποιήσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 17η σύνοδο της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων (CTE) του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών («OTIF»), όσον αφορά την αναθεώρηση των ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών («ΕΤΠ») που εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» («ΕΤΠ LOC&PAS»), στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα («ΕΤΠ PRM»), στη σήμανση του οχήματος («ΕΤΠ Σήμανση»), στο υποσύστημα «Υποδομή» («ΕΤΠ INF»), όσον αφορά την ευθυγράμμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας που σχετίζονται με τις «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ΤΠΔ TAF) που παρατίθενται στο προσάρτημα I των ΕΤΠ που σχετίζονται με τις «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» («ΕΤΠ TAF») και όσον αφορά την επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF, είναι η ακόλουθη:

1) να υπερψηφίσει την προτεινόμενη από τη CTE αναθεώρηση των ΕΤΠ LOC&PAS που εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό», όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25003 UTP LOC&PAS, με την επιφύλαξη των ακόλουθων τροποποιήσεων:

   α) στο παράρτημα τμήμα 1 (Introduction) δεύτερο εδάφιο, η λέξη «infrastructure» να αντικατασταθεί από τη λέξη «network (s)»·

   β) στο παράρτημα σημείο 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) τέταρτο εδάφιο, να διαγραφούν οι λέξεις «UTP WAG»·

   γ) στο σημείο 2.2.1 (Train formation) παράγραφος 1, να αντικατασταθεί ο όρος «OTIF technical admission» από τον όρο «UTP verification procedure»·

   δ) να διαγραφούν τα σημεία 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) και 3.2.2 (Requirements specific to other subsystems)·

   ε) στο σημείο 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), να αντικατασταθεί ο τίτλος του στοιχείου δ) («Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem») από τον τίτλο «Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem»·

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής της 10ης Αυγούστου 2023 για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1300/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

στ) στο σημείο 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) παράγραφος 8, στο σημείο 4.2.4.3 (Type of brake system) παράγραφοι 3 και 4, στο σημείο 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) παράγραφος 3, στο σημείο 4.2.4.4.2 (Service braking command) παράγραφος 5, στο σημείο 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) παράγραφος 4, στο σημείο 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) παράγραφος 6, στο σημείο 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) παράγραφος 9, στο σημείο 4.2.5.5.6 (Door opening) παράγραφος 2, στο σημείο 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) παράγραφος 8, στο σημείο 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) παράγραφος 4, στο σημείο 4.2.8.2.9.8 [Running through phase or system separation sections (RST level)] παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο, στο σημείο 4.2.9.1.6 (Driver's desk - Ergonomics) παράγραφοι 5 και 6, στο σημείο 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) παράγραφος 4, στα σημεία 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), στο σημείο 4.2.10.4.2 (Smoke Control) παράγραφος 5 και στο σημείο 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— να αντικατασταθούν οι λέξεις «signalling system» από τις λέξεις «control-command and signalling subsystem»·

— να διαγραφεί η φράση «See point 4.3.4»·

ζ) στο σημείο 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile), να διαγραφεί η φράση «Note to points (1) – (4):»·

η) στο σημείο 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), να αντικατασταθεί το τρίτο εδάφιο από τη φράση «For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.»·

θ) στο σημείο 4.2.7.1.4 (Lamp controls) παράγραφος 3, να αντικατασταθεί η φράση «a flashing/blinking mode» από τη φράση «an automatic flashing/blinking mode»·

ι) στο σημείο 4.2.9.6 (Recording device) παράγραφος 1, να αντικατασταθεί το τέταρτο εδάφιο από τη φράση «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded»·

ια) στο σημείο 4.2.12.2 (General documentation) παράγραφος 24:

— στην πρώτη περίπτωση, να αντικατασταθούν οι λέξεις «signalling equipment» από τις λέξεις «control-command and signalling subsystem»·

— να αντικατασταθεί η δεύτερη περίπτωση από τη φράση «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).»·

ιβ) στο σημείο 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) παράγραφος 1, να διαγραφούν οι λέξεις «and assessing entity»·

ιγ) στο σημείο 7.3.2 (List of specific cases) να διαγραφούν όλες οι ειδικές περιπτώσεις για το Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία·

2) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις των ΕΤΠ PRM που εφαρμόζονται στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25004 UTP PRM·

3) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις των ΕΤΠ «Σήμανση» που εφαρμόζεται στη σήμανση του οχήματος, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25005 UTP Marking·

4) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις των ΕΤΠ INF που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Υποδομή», όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25006 UTP INF·

5) να υπερψηφίσει την πρόταση της CTE για ευθυγράμμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) σχετικά με τις «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ΤΠΔ TAF) που παρατίθενται στο προσάρτημα I των ΕΤΠ TAF του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25007 UTP TAF, με την επιφύλαξη της ακόλουθης τροποποίησης:

— στον πίνακα του προσαρτήματος I, να αντικατασταθεί η γραμμή αριθ. 6 ως εξής:

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

6) να υπερψηφίσει την πρόταση της CTE για την επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας TECH-25011 Handbook της CTE, με την επιφύλαξη των ακόλουθων τροποποιήσεων:

   — σημείο 5.3.3 — ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

   — στην πρώτη περίπτωση, να αντικατασταθεί η φράση «A specific case is primarily used» από τη φράση «A specific case should be used»·

   — στην πρώτη περίπτωση, στη φράση «deviation from a requirement in the UTP» θα πρέπει να προστεθεί τη φράση «due to technical constraints affecting compatibility with the existing system»·

   — στην πρώτη περίπτωση, να αντικατασταθεί η φράση «and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTP» από τη φράση «. A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs.»·

   — στην πέμπτη περίπτωση, να αντικατασταθεί η φράση «the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose» από τη φράση «the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method»·

   — σημείο 5.4 — ΕΘΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

   — στο τέταρτο εδάφιο, να αντικατασταθεί η φράση «In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case» από τη φράση «In case a national technical requirement falls, in full or in part, within the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case»·

   — σημείο 10.3 — ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

   — στο δεύτερο εδάφιο, να αντικατασταθεί η φράση «whether an ECM» από τη φράση «whether their ECM»·

   — στο τέταρτο εδάφιο, πρώτη περίπτωση, να αντικατασταθεί η φράση «should be accepted» από τη φράση «should be accepted in international traffic»·

   — στο τέταρτο εδάφιο, δεύτερη περίπτωση, να αντικατασταθεί η φράση «For the purpose of providing ECM services,» από τη φράση «For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,» και να αντικατασταθούν οι λέξεις «Contracting States» από τις λέξεις «that Contracting State»·

7) είναι δυνατόν να συμφωνηθούν από την Επιτροπή ήσσονος σημασίας αλλαγές στις πράξεις της CTE που ορίζονται στο παρόν άρθρο, χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 2

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

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 16 Ιουνίου 2025.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

P. HENNIG-KLOSKA