



Βρυξέλλες, 21 Απριλίου 2020  
(OR. en)

7440/20

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2020/0061 (NLE)

---

---

TRANS 162

## ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	20 Απριλίου 2020
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2020) 154 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της 13ης συνόδου της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος και όσον αφορά την έγκριση της πλήρους αναθεώρησης των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (ΥΣΦ), καθώς και των προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2020) 154 final.

---

σνημμ.: COM(2020) 154 final

Βρυξέλλες, 20.4.2020  
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Πρόταση

#### ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της 13ης συνόδου της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ) όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος και όσον αφορά την έγκριση της πλήρους αναθεώρησης των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (ΥΣΦ), καθώς και των προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η 13η σύνοδος της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων (CTE) του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ) θα πραγματοποιηθεί στη Βέρνη στις 16-17 Ιουνίου 2020. Στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης περιλαμβάνονται τα εξής θέματα:

- Πρόταση τροποποίησης της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού·
- Πρόταση τροποποίησης της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες·
- Πρόταση τροποποίησης της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος·
- Πρόταση για την πλήρη αναθεώρηση των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (κανονισμός ΥΣΦ)· και
- Πρόταση για την πλήρη αναθεώρηση των προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων.

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<sup>1</sup>. 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 ΟΤΙΦ. 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 ΟΤΙΦ 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 Οργανισμού, τους στόχους του, τις αρμοδιότητές του, τις σχέσεις του με τα συμβαλλόμενα μέρη 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, η οποία διέπει τη λειτουργία του ΟΤΙΦ, και τα οκτώ προσαρτήματα (μεταξύ των

<sup>1</sup> 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).

οποίων και το νέο προσάρτημα Η προς έκδοση στην προσεχή 13η Γενική Συνέλευση του ΟΤΙF) 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 εμπειρογνομόνων του ΟΤΙF**

Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων (CTE) έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της Σύμβασης COTIF. Απαρτίζεται από τα κράτη μέλη του ΟΤΙF 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 13 παράγραφοι 1, 4 και 5 του προσαρτήματος Ζ (ATMF), η CTE είναι επίσης αρμόδια να λαμβάνει αποφάσεις για την κατάρτιση ή την τροποποίηση, τη συγχώνευση ή την απόσυρση των εθνικών μητρώων οχημάτων (NVR). Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του ATMF, η CTE είναι αρμόδια για την έγκριση και την τροποποίηση των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (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 16ης και 17ης Ιουνίου 2020**

#### *2.4.1. Τροποποίηση των ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, τις εμπορευματικές φορτάμαξες και τη σήμανση οχήματος*

Οι ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές (ΕΤΠ) του ΟΤΙΦ 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. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι ΕΤΠ του ΟΤΙΦ 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 τον θόρυβο του τροχαίου υλικού

Στην ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού καθορίζονται βασικές και πρόσθετες απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου από το τροχαίο υλικό. Επί του παρόντος, οι απαιτήσεις είναι ισοδύναμες με την ΤΠΔ «Θόρυβος», που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 1304/2014 της Επιτροπής<sup>2</sup>. Στόχος των προτεινόμενων τροποποιήσεων της ΕΤΠ είναι

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421).

να δοθεί στα συμβαλλόμενα μέρη η δυνατότητα να περιορίσουν τη χρήση παλαιών φορταμαξών, οι οποίες δεν είναι σύμφωνες με τις σύγχρονες απαιτήσεις θορύβου διέλευσης σε καθορισμένες σιδηροδρομικές γραμμές όπου ο θόρυβος αποτελεί ζήτημα.

Στις 16 Μαΐου 2019, η Επιτροπή εξέδωσε τροποποίηση<sup>3</sup> του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, με την οποία επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής της ΤΠΔ «Θόρυβος» και καθιερώνεται η «προσέγγιση διαδρομών χαμηλότερου θορύβου» για τις υποδομές, που θα εφαρμοστεί από το 2024 σε ολόκληρη την ΕΕ. Η μελλοντική ΕΤΠ για τον θόρυβο δεν περιλαμβάνει τον ορισμό της διαδρομής χαμηλότερου θορύβου, ο δε προσδιορισμός διαδρομών χαμηλότερου θορύβου επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των συμβαλλόμενων κρατών εκτός ΕΕ. Ωστόσο, αυτή η απόκλιση από την ΤΠΔ της ΕΕ δεν θεωρείται δυσμενής για την ΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι η ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής των διαδρομών χαμηλότερου θορύβου είναι ευθυγραμμισμένη με την ΕΕ, διότι δεν επηρεάζει την κυκλοφορία από ή προς την ΕΕ.

Σκοπός της απόφασης της CTE να τροποποιήσει την ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού είναι να διατηρηθεί η ισοδυναμία της, όπως καθορίζεται στο ΑΤΜΦ, με την ΤΠΔ «Θόρυβος» που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκε το 2019.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της τροποποίησης της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, όπως προτείνεται από τον ΟΤΙΦ.

- ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες

Στην ΕΤΠ σχετικά με τις εμπορευματικές φορτάμαξες καθορίζονται απαιτήσεις όσον αφορά τα οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων. Επί του παρόντος, οι απαιτήσεις είναι ισοδύναμες με την ΤΠΔ «Φορτάμαξες», που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 321/2013 της Επιτροπής<sup>4</sup>.

Στις 16 Μαΐου 2019, η Επιτροπή ενέκρινε τροποποίηση<sup>5</sup> του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής.

Σκοπός της απόφασης της CTE να τροποποιήσει την ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες είναι να διατηρηθεί η ισοδυναμία της με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκε πρόσφατα.

---

<sup>3</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/774 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες (*EE L 139I της 27.5.2019, σ. 89*).

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ (*EE L 104 της 12.4.2013, σ. 1*).

<sup>5</sup> 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 (*EE L 139I της 27.5.2019, σ. 108*).

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

- ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος

Στην ΕΤΠ σχετικά με τη σήμανση καθορίζονται απαιτήσεις όσον αφορά τη σήμανση των φορταμαξών. Ως προς αυτή την ΕΤΠ δεν υπάρχει αντίστοιχη ενιαία ΤΠΔ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα τμήματα 1 έως 6 της εν λόγω ΕΤΠ είναι επί του παρόντος ισοδύναμα με το προσάρτημα ΙΣΤ της ΤΠΔ ΔΔΚ (διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας) (παράρτημα Ι της απόφασης 2007/756/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2012/757/ΕΕ<sup>6</sup>), τα τμήματα 7 έως 18 είναι ισοδύναμα με το προσάρτημα 6 της προδιαγραφής NVR (εθνικό μητρώο οχημάτων) της ΕΕ (απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής<sup>7</sup>).

Η Επιτροπή ενέκρινε νέα ΤΠΔ ΔΔΚ, στις 16 Μαΐου 2019, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής,<sup>8</sup> και νέο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων, στις 25 Οκτωβρίου 2018, με την απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής<sup>9</sup>.

Σκοπός της απόφασης για την τροποποίηση της ΕΤΠ για τη σήμανση είναι να διατηρηθεί η ισοδυναμία της με:

- τα τμήματα 1 έως 6 του προσαρτήματος Η του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής (ΤΠΔ ΔΔΚ), όπως τροποποιήθηκαν πρόσφατα,
- τα τμήματα 7 έως 18 του προσαρτήματος 6 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής (ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων – EVR).

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της τροποποίησης της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος, όπως προτείνεται από τον ΟΤΙΦ.

#### 2.4.2. Πλήρης αναθεώρηση των προδιαγραφών σχετικά με τους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς (ΥΣΦ)

Το σύστημα πιστοποίησης του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα καθορίζει τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που εφαρμόζονται για την πιστοποίηση των ΥΣΦ για τις

---

<sup>6</sup> Απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της οδηγίας 2007/756/ΕΚ (ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1).

<sup>7</sup> Απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ (ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30).

<sup>8</sup> 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 139I της 27.5.2019, σ. 5).

<sup>9</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53).

εμπορευματικές φορτάμαξες. Επί του παρόντος, είναι ισοδύναμο με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής<sup>10</sup>.

Η Επιτροπή εξέδωσε τον νέο κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019<sup>11</sup>, ο οποίος καταργεί και αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής, και θα επεκτείνει την πιστοποίηση των ΥΣΦ ώστε να συμπεριληφθούν όλοι οι τύποι οχημάτων από τις 16 Ιουνίου 2020.

Σκοπός της απόφασης της CTE να τροποποιήσει το παράρτημα Α του ΑΤΜΦ «Κανόνες για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων» είναι να διατηρηθεί η ισοδυναμία του, όπως καθορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 5 του ΑΤΜΦ, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχιση της ισοδυναμίας, όπως καθορίζεται στο άρθρο 3α παράγραφος 5 του ΑΤΜΦ, μεταξύ των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κανόνων της COTIF, θα πρέπει να τροποποιηθούν οι κανόνες της COTIF. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ισοδυναμία διασφαλίζεται μόνο για εμπορευματικές φορτάμαξες.

Σε σύγκριση με τους ισχύοντες κανόνες της COTIF, το κείμενο που προτάθηκε από τη CTE δεν μεταβάλλει σημαντικά τις αρμοδιότητες ή τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι ΥΣΦ όσον αφορά την πιστοποίηση. Ο κύριος στόχος του νέου κειμένου είναι να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της πιστοποίησης πέραν του προηγούμενου, το οποίο περιοριζόταν στην πιστοποίηση των ΥΣΦ για εμπορευματικές φορτάμαξες, σε όλους τους τύπους οχημάτων.

Συνοπτικά:

- η πιστοποίηση των ΥΣΦ παραμένει υποχρεωτική για κάθε ΥΣΦ για εμπορευματικές φορτάμαξες, και
- η πιστοποίηση των ΥΣΦ επεκτείνεται ώστε να συμπεριλάβει την πιστοποίηση των ΥΣΦ για όλους τους άλλους τύπους οχημάτων. Κατά κανόνα, η πιστοποίηση των ΥΣΦ θα είναι άρα υποχρεωτική, με την ακόλουθη εξαίρεση:
  - Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που συντηρούν οχήματα, πλην των εμπορευματικών φορταμαξών, τα οποία βρίσκονται υπό την αποκλειστική τους εκμετάλλευση εξαιρούνται από την υποχρεωτική πιστοποίηση των ΥΣΦ. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους πρέπει να βεβαιώνεται ότι πληρούνται οι γενικές απαιτήσεις και τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα II της πρότασης.

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, τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα II της πρότασης.

---

<sup>10</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2011, για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 (ΕΕ L 122 της 11.5.2011, σ. 22).

<sup>11</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 139I της 27.5.2019, σ. 360).

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 ΟΤΙΦ, υπό την προϋπόθεση ότι περιλαμβάνονται στο κείμενο της COTIF οι τροποποιήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος εγγράφου.

#### 2.4.3. Πλήρης αναθεώρηση των προδιαγραφών για τα εθνικά μητρώα οχημάτων

Οι ισχύουσες προδιαγραφές NVR, που εφαρμόζονται βάσει των κανόνων του ΟΤΙΦ, είναι ισοδύναμες με εκείνες που προβλέπονται στην απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής.

Στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η Επιτροπή εξέδωσε την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614, η οποία, αφενός, προβλέπει επικαιροποιημένες προδιαγραφές για τα εθνικά μητρώα οχημάτων (NVR) της ΕΕ και προδιαγραφές για το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων (EVR), που θα αντικαταστήσει τα εθνικά μητρώα οχημάτων της ΕΕ από το 2021, και, αφετέρου, καταργεί την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής.

Η έκδοση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής αποτέλεσε το έναυσμα για την απόφαση της CTE να τροποποιήσει τις προδιαγραφές NVR.

Έως το 2021, τα κράτη μέλη της ΕΕ θα ενώσουν τις δυνάμεις τους και θα διαχειρίζονται την έγκριση οχημάτων και την παροχή πληροφοριών μέσω ενός κοινού μητρώου, του μελλοντικού EVR, που θα αντικαταστήσει τα πρώην NVR των 25 κρατών μελών της ΕΕ. Στο πλαίσιο του ΟΤΙΦ, το EVR θα καταστεί έτσι το NVR για την περιοχή της ΕΕ. Το EVR μπορεί να είναι διαθέσιμο για οχήματα από άλλες χώρες, ιδίως χώρες που υπάγονται στην πολιτική γειτονίας της ΕΕ και έχουν δεσμευτεί να εφαρμόζουν το δίκαιο της ΕΕ μέσω διμερών συμφωνιών με την ΕΕ (π.χ. ΝΟ, CH, Δυτικά Βαλκάνια κ.λπ.). Και άλλα μέλη του ΟΤΙΦ μπορούν να ζητήσουν την καταχώριση οχημάτων στο EVR, υπό την προϋπόθεση της αποδοχής τους για διεθνή κυκλοφορία.

Συμπέρασμα: η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ψηφίσει υπέρ της πλήρους αναθεώρησης των προδιαγραφών για τα εθνικά μητρώα οχημάτων (NVR), όπως προτείνεται από τον ΟΤΙΦ, υπό την προϋπόθεση ότι περιλαμβάνονται στο κείμενο του ΟΤΙΦ οι τροποποιήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος εγγράφου.

## 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.

Οι κανόνες της Ένωσης θα επηρεαστούν σαφώς από την έγκριση των τροποποιήσεων, δεδομένου ότι στόχος του μέτρου είναι η ευθυγράμμιση της ΕΤΠ «Θόρυβος», της ΕΤΠ «Φορτάμαξες», της ΕΤΠ «Σήμανση», του κανονισμού ΥΣΦ και των προδιαγραφών NVR με, αντιστοίχως, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/774 της Επιτροπής, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής και την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκαν πρόσφατα.

Δεδομένου ότι η Ένωση διαθέτει αποκλειστική αρμοδιότητα σε θέματα που καλύπτονται από τις πέντε προαναφερόμενες αποφάσεις της CTE, η Ένωση, εκπροσωπούμενη από την Επιτροπή, ασκεί τα δικαιώματα ψήφου όσον αφορά την έκδοση των πέντε αυτών αποφάσεων.

### **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<sup>12</sup>.

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»*<sup>13</sup>.

#### *4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση*

Η πράξη την οποία καλείται να θεσπίσει η CTE συνιστά πράξη παράγουσα έννομα αποτελέσματα. Οι προς έκδοση πράξεις παράγουν νομικά αποτελέσματα, διότι τροποποιούν το νομικό πλαίσιο του ΟΤΙΦ, με την ευθυγράμμιση των ΕΤΠ της COTIF με τις ΤΠΔ της ΕΕ, τον κανονισμό ΥΣΦ και τις προδιαγραφές για το εθνικό 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.

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

<sup>13</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

## **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.

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.

## Πρόταση

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της 13ης συνόδου της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομένων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ) όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος και όσον αφορά την έγκριση της πλήρους αναθεώρησης των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (ΥΣΦ), καθώς και των προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων**

**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<sup>14</sup>.
- (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 εμπειρογνομένων (CTE) του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ).
- (4) 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, μεταξύ άλλων, τις ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές (ΕΤΠ) που αφορούν τον θόρυβο του τροχαίου υλικού (ΕΤΠ «Θόρυβος»), τις εμπορευματικές φορτάμαξες (ΕΤΠ «Φορτάμαξες») και τη σήμανση οχήματος (ΕΤΠ «Σήμανση»). Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφοι 1, 4 και 5 του προσαρτήματος Ζ (ATMF), η CTE είναι επίσης αρμόδια να λαμβάνει αποφάσεις για την κατάρτιση ή την τροποποίηση, τη συγχώνευση ή την απόσυρση των εθνικών μητρώων οχημάτων (NVR). Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του ATMF, η CTE είναι αρμόδια για την έγκριση και την τροποποίηση των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (ΥΣΦ).

<sup>14</sup> 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).

- (5) Η CTE έχει συμπεριλάβει στην ημερήσια διάταξη της 13ης συνόδου της, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 16 και 17 Ιουνίου 2020, πρόταση αποφάσεων σχετικά με την τροποποίηση της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος, καθώς και σχετικά με την πλήρη αναθεώρηση των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (ΥΣΦ) και σχετικά με την πλήρη αναθεώρηση των προδιαγραφών για τα εθνικά μητρώα οχημάτων (NVR).
- (6) Κρίνεται σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της CTE, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες τροποποιήσεις θα είναι δεσμευτικές για την Ένωση.
- (7) Στόχος των εν λόγω τροποποιήσεων είναι η ευθυγράμμιση της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος και των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (ΥΣΦ) με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/774 της Επιτροπής<sup>15</sup>, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής<sup>16</sup>, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής<sup>17</sup> και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής<sup>18</sup>, αντιστοίχως· οι προδιαγραφές για τα μητρώα οχημάτων έχουν επικαιροποιηθεί υπό το πρίσμα της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής<sup>19</sup>.
- (8) Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις συνάδουν με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης, διότι συμβάλλουν στην ευθυγράμμιση της νομοθεσίας του ΟΤΙΦ με τις ισοδύναμες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης και, επομένως, θα πρέπει να υποστηριχθούν από την Ένωση.

---

<sup>15</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/774 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες (ΕΕ L 139I της 27.5.2019, σ. 89).

<sup>16</sup> 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 139I της 27.5.2019, σ. 108).

<sup>17</sup> 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 139I της 27.5.2019, σ. 5).

<sup>18</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής (C/2019/3582 – ΕΕ L 139I της 27.5.2019, σ. 360).

<sup>19</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53).

## ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### *Άρθρο 1*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της 13ης συνόδου της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ) όσον αφορά τις τροποποιήσεις της ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, της ΕΤΠ για τις εμπορευματικές φορτάμαξες, της ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος, και όσον αφορά την πλήρη αναθεώρηση των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (κανονισμός ΥΣΦ), καθώς και των προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων είναι η ακόλουθη:

- (1) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις στην ΕΤΠ για τις εμπορικές φορτάμαξες, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex και TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal·
- (2) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις στην ΕΤΠ για τη σήμανση οχήματος, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING annex και TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal·
- (3) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις στην ΕΤΠ για τον θόρυβο του τροχαίου υλικού, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex και TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal·
- (4) να υπερψηφίσει την πλήρη αναθεώρηση των κανόνων για την πιστοποίηση και τον έλεγχο των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (κανονισμός ΥΣΦ), υπό την προϋπόθεση ότι το κείμενο, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex και TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal, θα τροποποιηθεί όπως αναφέρεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης·
- (5) να υπερψηφίσει την πλήρη αναθεώρηση των προδιαγραφών για τα εθνικά μητρώα οχημάτων (NVR), υπό την προϋπόθεση ότι το κείμενο, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex και TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal, θα τροποποιηθεί όπως αναφέρεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

### *Άρθρο 2*

Μόλις εκδοθούν, οι αποφάσεις της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων 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/Η Πρόεδρος*