



Bruselas, 21 de abril de 2020
(OR. en)

7440/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0061 (NLE)**

TRANS 162

PROPUESTA

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 20 de abril de 2020

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2020) 154 final

Asunto: Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que se ha
de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en la 13.ª sesión de la
Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental
para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) con vistas a la
adopción de modificaciones de la UTP sobre ruido del material rodante,
la UTP sobre vagones de mercancías y la UTP sobre mercado de
vehículos, y a la adopción de la revisión completa de las normas para la
certificación y la auditoría de las entidades encargadas del
mantenimiento (EEM) y las especificaciones relativas a los registros de
vehículos

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 154 final.

Adj.: COM(2020) 154 final



Bruselas, 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en la 13.^a sesión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) con vistas a la adopción de modificaciones de la UTP sobre ruido del material rodante, la UTP sobre vagones de mercancías y la UTP sobre marcado de vehículos, y a la adopción de la revisión completa de las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) y las especificaciones relativas a los registros de vehículos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La 13.^a sesión de la Comisión de Expertos Técnicos (CET) de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) tendrá lugar en Berna los días 16 y 17 de junio de 2020. El orden del día de la reunión incluye lo siguiente:

- una propuesta de modificación de la UTP relativa al ruido del material rodante;
- una propuesta de modificación de la UTP relativa a los vagones de mercancías;
- una propuesta de modificación de la UTP relativa al mercado de vehículos;
- una propuesta de revisión completa de las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (Reglamento EEM); y
- una propuesta de revisión completa de las especificaciones relativas a los registros de vehículos.

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

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

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

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

La Unión Europea se adhirió al COTIF mediante la Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011¹. En el anexo III de dicha Decisión se establecieron las disposiciones internas del Consejo, los Estados miembros y la Comisión para los trabajos desarrollados en el marco de la OTIF. De conformidad con el punto 3.1 de dicho anexo III, cuando un punto del orden del día se refiera a cuestiones de competencia exclusiva de la Unión, la Comisión debe votar en nombre de la Unión.

Con arreglo al artículo 2, apartado 1, del COTIF, el objetivo de la OTIF es favorecer, mejorar y facilitar, desde todos los puntos de vista, el tráfico ferroviario internacional, en particular estableciendo regímenes de derecho uniforme aplicable en diferentes ámbitos jurídicos relativos al tráfico internacional por ferrocarril. El COTIF regula asimismo el funcionamiento de la Organización, sus objetivos y atribuciones, las relaciones con las Partes contratantes y sus actividades en general.

El COTIF, por lo tanto, aborda la legislación ferroviaria sobre una serie de diferentes asuntos jurídicos y técnicos ferroviarios, que se dividen en dos partes: el propio Convenio, que rige el funcionamiento de la OTIF, y los ocho apéndices (incluido un nuevo apéndice H, que se

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

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

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

2.2. La Comisión de expertos técnicos de la OTIF

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

Esta Comisión 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 el tráfico internacional y que se refieren, en particular, a:

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

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

De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF, y con arreglo al artículo 6 del apéndice F (APTU), la CET es competente para adoptar o modificar las UTP. De conformidad con el artículo 13, apartados 1, 4 y 5, del apéndice G (ATMF), la CET es también competente para tomar decisiones sobre el establecimiento o la modificación, la fusión y la retirada de los registros nacionales de vehículos (NVR). Por último, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, de las ATMF, la CET es competente para adoptar y modificar normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (ECM).

2.3. La adopción de actos por parte de la CET

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

2.4. Los actos que se prevé que adopte la CET durante la sesión de los días 16 y 17 de junio de 2020

2.4.1. Modificación de las UTP relativas al ruido del material rodante, a los vagones de mercancías y al marcado de vehículos

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

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

Las modificaciones propuestas para su adopción por la CET garantizarán una plena equivalencia continuada tal como definen las ATMF entre las disposiciones de la Unión Europea y las del COTIF.

- UTP relativa al ruido del material rodante

La UTP relativa al ruido del material rodante establece requisitos básicos y adicionales en relación con las emisiones de ruido para el material rodante. En la actualidad, son equivalentes a las especificaciones técnicas de interoperabilidad sobre el ruido especificadas en el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión². El objetivo de las enmiendas propuestas de la UTP consiste en ofrecer a las partes la posibilidad de limitar el uso de vagones viejos que no cumplan los requisitos modernos para el ruido de paso en líneas ferroviarias definidas en las que el ruido sea un problema.

² Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 421).

El 16 de mayo de 2019, la Comisión adoptó una modificación³ del Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión por el que se amplía el ámbito de aplicación de sus ETI de ruido y se introduce el «enfoque de la ruta más silenciosa» para las infraestructuras, que se aplicará a partir de 2024 en toda la UE. La futura UTP sobre ruido no incluye la definición de ruta silenciosa y la determinación de lo que es una ruta silenciosa se deja en manos de Estados contratantes exteriores a la UE. Sin embargo, esta desviación de las ETI de la UE no se considera perjudicial para la UE, a condición de que la fecha de inicio de la aplicación de las rutas silenciosas se armonice con la UE, ya que no tiene efecto en el tráfico procedente de la UE o destinado a ella.

El objetivo de la decisión de la CET de modificar la UTP sobre el ruido del material rodante es mantener su equivalencia, tal como definen las ATMF, con la ETI sobre ruido incluida en el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, modificado en 2019.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la enmienda de la UTP sobre ruido del material rodante tal como propone la OTIF.

- UTP sobre vagones de mercancías

La UTP sobre vagones de mercancías establece requisitos con respecto a los vehículos diseñados para el transporte de camiones. En la actualidad, son equivalentes a la ETI sobre vagones especificada en el Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión⁴.

El 16 de mayo de 2019, la Comisión adoptó una modificación⁵ del Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión.

El objetivo de la decisión de la CET de modificar la UTP sobre vagones de mercancías es mantener su equivalencia con el Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión, modificado recientemente.

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

- UTP sobre marcado de vehículos

La UTP sobre marcado establece requisitos con respecto al marcado de los vagones. Esta UTP no tiene ningún único ETI de la Unión Europea equivalente.

³ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/774 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante-ruido» a los vagones de mercancías existentes (*DO L 139I de 27.5.2019, p. 89*).

⁴ Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante - vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE (*DO L 104 de 12.4.2013, p. 1*).

⁵ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión (*DO L 139I de 27.5.2019, p. 108*).

Las secciones 1 a 6 de esta UTP son en la actualidad equivalentes al apéndice P de la ETI de explotación (anexo I de la Decisión 2007/756/CE, modificada en último lugar por la Decisión 2012/757/UE⁶), y las secciones 7 a 18 son equivalentes al apéndice 6 de la especificación sobre los registros nacionales de vehículos de la UE (Decisión 2007/756/CE de la Comisión⁷).

La Comisión adoptó una nueva ETI de explotación el 16 de mayo de 2019, el Reglamento (UE) 2019/773 de la Comisión⁸, y un nuevo registro europeo de vehículos el 25 de octubre de 2018, la Decisión (UE) 2018/1614 de la Comisión⁹.

La finalidad de la decisión de modificación de la UTP sobre marcado es mantener su equivalencia con:

- las secciones 1 a 6 del apéndice H del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión (ETI de explotación), recientemente modificadas;
- las secciones 7 a 18 del apéndice 6 de la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión (REV).

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la enmienda de la UTP sobre marcado de vehículos tal como propone la OTIF.

2.4.2. Revisión completa de las especificaciones de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM)

El sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento establece los requisitos y los criterios de evaluación aplicables a la certificación de las EEM de los vagones de mercancías. En la actualidad, es equivalente al Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión¹⁰.

La Comisión adoptó el 16 de mayo de 2019 un nuevo Reglamento (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019¹¹, que deroga y sustituye el Reglamento (UE) n.º 445/2011

⁶ Decisión 2012/757/UE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema explotación y gestión del tráfico del sistema ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la Decisión 2007/756/CE (*DO L 345 de 15.12.2012, p. 1*).

⁷ Decisión 2007/756/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE (*DO L 305 de 23.11.2007, p. 30*).

⁸ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE (*DO L 139I de 27.5.2019, p. 5*).

⁹ Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018, por la que se establecen especificaciones para los registros de vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (*DO L 268 de 26.10.2018, p. 53*).

¹⁰ Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 653/2007 (*DO L 122 de 11.5.2011, p. 22*).

¹¹ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión (*DO L 139I de 27.5.2019, p. 360*).

de la Comisión, y que ampliará la certificación EEM para incluir todos los tipos de vehículos a partir del 16 de junio de 2020.

El objetivo de la decisión de la CET de modificar el anexo A de las ATMF sobre las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento es mantener su equivalencia, tal como se define en el artículo 3a, apartado 5 de las ATMF, con el Reglamento (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.

Con el fin de garantizar una equivalencia continua, tal como se define en el artículo 3a, apartado 5, de las ATMF, entre las normas de la Unión Europea y las del COTIF, deben modificarse las normas del COTIF. Cabe señalar que la equivalencia únicamente se garantiza para los vagones de mercancías.

En comparación con las normas del COTIF existentes, el texto propuesto por la CET no modifica de manera significativa las responsabilidades o los requisitos que deben cumplir las EEM en términos de certificación. El principal objetivo del nuevo texto es ampliar el ámbito de aplicación de la certificación más allá del que existía previamente, que se limitaba a la certificación de EEM para vagones de mercancías, a todos los tipos de vehículos.

En resumen:

- la certificación de EEM seguirá siendo obligatoria para cualquier EEM en lo que respecta a los vagones de mercancías, y
- la certificación de EEM se amplía para incluir la certificación de los EEM para todos los demás tipos de vehículos. Por consiguiente, la certificación de EEM sería obligatoria por norma general, con la siguiente excepción:
 - Las empresas ferroviarias que realizan el mantenimiento de vehículos distintos de los vagones de mercancías, que solamente ellas mismas utilizan, están exentas de la certificación de EEM obligatoria. En estos casos, la autoridad competente del Estado afectado deberá cerciorarse de que se cumplen los requisitos y criterios generales establecidos en el anexo II de la propuesta.

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

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la revisión completa de las especificaciones de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM), tal como propone la OTIF, siempre y cuando las modificaciones definidas en el anexo del presente documento se incluyan en el texto del COTIF.

2.4.3. Revisión completa de las especificaciones para los registros nacionales de vehículos

Las especificaciones actuales de los registros nacionales de vehículos, aplicables en virtud de las normas de la OTIF, son equivalentes a las establecidas en la Decisión 2007/756/CE de la Comisión.

En el marco del cuarto paquete ferroviario, la Comisión adoptó la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, en la que se establecen especificaciones actualizadas para los registros nacionales de vehículos de la UE y especificaciones para el registro europeo de vehículos (REV), que sustituirá a los registros nacionales de vehículos de la UE a partir de 2021, y por la que se deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión.

La decisión de la CET de modificar las especificaciones para los registros nacionales de vehículos tiene su origen en la adopción de la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión.

En 2021, los Estados miembros de la UE aunarán fuerzas y gestionarán las autorizaciones y la información sobre vehículos a través de un registro común, el futuro REV, que sustituirá a los anteriores veinticinco RNV de los Estados miembros de la UE. Por lo tanto, en el contexto de la OTIF, el REV se convertirá en el RNV para la región de la UE. El REV podrá ponerse a disposición de vehículos procedentes de otros países, en particular los países enmarcados en la política de vecindad de la UE que se han comprometido a aplicar la legislación de la UE mediante acuerdos bilaterales con la UE (por ejemplo NO, CH, Balcanes Occidentales, etc.). Otros miembros de la OTIF podrán solicitar el registro de vehículos, a condición de su admisión para el tráfico internacional, en el REV.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la revisión completa de las especificaciones para los registros nacionales de vehículos (RNV), tal como propone la OTIF, siempre y cuando las modificaciones definidas en el anexo del presente documento se incluyan en el texto de la OTIF.

2.5. Competencia de la Unión y derechos de voto

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

- 1. En lo que se refiere a las decisiones sobre cuestiones de competencia exclusiva de la Unión, esta ejercerá los derechos de voto de sus Estados miembros con arreglo al Convenio.*
- 2. En lo que se refiere a las decisiones relativas a cuestiones que sean de competencia compartida entre la Unión y sus Estados miembros, corresponderá participar en la votación bien a la Unión, bien a sus Estados miembros.*
- 3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 26, apartado 7, del Convenio, la Unión dispondrá de un número de votos igual al de sus Estados miembros que sean asimismo Partes en el Convenio. Cuando la Unión participe en la votación, sus Estados miembros no podrán votar.*

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

Las normas de la Unión se verán claramente afectadas por la adopción de las modificaciones, ya que el objetivo de la medida es armonizar la UTP sobre ruido, la UTP sobre vagones, la UTP sobre marcado, el Reglamento EEM y las especificaciones para los RNV, respectivamente, con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/774 de la Comisión, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión y la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, recientemente modificados.

Dado que la Unión tiene competencia exclusiva en los asuntos abordados por las cinco decisiones de la CET mencionadas, la Unión, representada por la Comisión, ejercerá los derechos de voto con respecto a la adopción de estas cinco decisiones.

3. POSICIÓN QUE SE HA DE ADOPTAR EN NOMBRE DE LA UNIÓN

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

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

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

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo en cuestión¹².

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos actos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»¹³.

4.1.2. Aplicación al presente caso

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

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

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

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

4.2.2. Aplicación al presente caso

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

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

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

¹³ 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.

4.3. Conclusión

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

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en la 13.^a sesión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) con vistas a la adopción de modificaciones de la UTP sobre ruido del material rodante, la UTP sobre vagones de mercancías y la UTP sobre marcado de vehículos, y a la adopción de la revisión completa de las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) y las especificaciones relativas a los registros de vehículos

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión se adhirió al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius, de 3 de junio de 1999 (en lo sucesivo, «el COTIF»), en virtud de la Decisión 2013/103/UE del Consejo¹⁴.
- (2) Todos los Estados miembros, salvo Chipre y Malta, son Partes en el COTIF.
- (3) De conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra f), del COTIF, se estableció la Comisión de Expertos Técnicos («CET») de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF).
- (4) De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF, y del artículo 6 del apéndice F (APTU), la CET es competente para adoptar o modificar, entre otras cosas, prescripciones técnicas uniformes (UTP) relativas al ruido del material rodante (UTP sobre ruido), a los vagones de mercancías (UTP sobre vagones) y al marcado de vehículos (UTP sobre marcado). De conformidad con el artículo 13, apartados 1, 4 y 5, del apéndice G (ATMF), la CET es también competente para tomar decisiones sobre el establecimiento o la modificación, la fusión o la retirada de los registros nacionales de vehículos (RNV). Por último, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, de las ATMF, la CET es competente para adoptar y modificar normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM).
- (5) La CET ha incluido en el orden del día de su 13.^a sesión, que se celebrará los días 16 y 17 de junio de 2020, una propuesta relativa a decisiones para modificar la UTP sobre ruido del material rodante, la UTP sobre vagones de mercancías y la UTP sobre

¹⁴ Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (*DO L 51 de 23.2.2013, p. 1*).

marcado de vehículos, y para una revisión completa de las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) y para una revisión completa de las especificaciones relativas a los registros nacionales de vehículos (RNV).

- (6) Procede determinar la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la CET, habida cuenta de que las modificaciones propuestas serán vinculantes para la Unión.
- (7) El objetivo de estas enmiendas es armonizar la UTP sobre ruido del material rodante, la UTP sobre vagones de mercancías, la UTP sobre marcado de vehículos y las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/774 de la Comisión¹⁵, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión¹⁶, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión¹⁷ y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión¹⁸, respectivamente; las especificaciones relativas a los registros de vehículos se han actualizado con arreglo a la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión¹⁹.
- (8) Las enmiendas y la modificación propuestas son acordes con el Derecho y los objetivos estratégicos de la Unión, ya que contribuyen a la puesta en consonancia de la legislación de la OTIF con las disposiciones equivalentes del Derecho de la Unión, por lo que la Unión debe respaldarlas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 13.ª sesión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) sobre las modificaciones de la UTP sobre ruido del material rodante, la UTP sobre vagones de mercancías y la UTP sobre marcado de vehículos,

¹⁵ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/774 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante-ruido» a los vagones de mercancías existentes (*DO L 139I de 27.5.2019, p. 89*).

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

¹⁷ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE (*DO L 139I de 27.5.2019, p. 5*).

¹⁸ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión (*C/2019/3582- DO L 139I de 27.5.2019, p. 360*).

¹⁹ Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018, por la que se establecen especificaciones para los registros de vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (*DO L 268 de 26.10.2018, p. 53*).

la revisión completa de las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (Reglamento EEM) y las especificaciones relativas a los registros de vehículos será la siguiente:

- 1) votar a favor de las enmiendas propuestas por la CET de la UTP sobre vagones de mercancías, tal como figuran en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex» y «TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal»;
- 2) votar a favor de las enmiendas propuestas por la CET de la UTP sobre marcado de vehículos, tal como figuran en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Annex» y «TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal»;
- 3) votar a favor de las enmiendas propuestas por la CET de la UTP sobre ruido del material rodante, tal como figuran en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex» y «TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal»;
- 4) votar a favor de la revisión completa de las normas para la certificación y la auditoría de las entidades encargadas del mantenimiento (Reglamento EEM), a condición de que el texto que figura en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex» y «TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal» se modifique tal como se establece en el anexo de la presente Decisión;
- 5) votar a favor de la revisión completa de las especificaciones relativas a los registros nacionales de vehículos (RNV), a condición de que el texto que figura en los documentos de trabajo de la CET «TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex» y «TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal» se modifique tal como se establece en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

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

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*