



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 3 de abril de 2023
(OR. en)

8069/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0091 (NLE)**

TRANS 131

PROPUESTA

| | |
|---------------------|---|
| De: | Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora |
| Fecha de recepción: | 31 de marzo de 2023 |
| A: | D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea |
| N.º doc. Ción.: | COM(2023) 179 final |
| Asunto: | Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 15. ^a reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en lo que respecta a las modificaciones de las prescripciones técnicas uniformes relativas a las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras y a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, la modificación del Reglamento interno de la Comisión de Expertos Técnicos y la mejora de las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM |

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 179 final.

Adj.: COM(2023) 179 final

Bruselas, 31.3.2023
COM(2023) 179 final

2023/0091 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 15.^a reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en lo que respecta a las modificaciones de las prescripciones técnicas uniformes relativas a las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras y a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, la modificación del Reglamento interno de la Comisión de Expertos Técnicos y la mejora de las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La 15.^a sesión de la Comisión de Expertos Técnicos (CTE) de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) tendrá lugar en Berna los días 13 y 14 de junio de 2023. El orden del día de la reunión incluye lo siguiente:

- una propuesta de revisión de las prescripciones técnicas uniformes (UTP) relativas a las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras;
- una propuesta de modificación de la UTP relativa a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo;
- una propuesta de modificación del Reglamento interno del Comité de Expertos Técnicos;
- una propuesta de actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM.

La OTIF desarrolla regímenes jurídicos uniformes para el transporte ferroviario internacional en tres ámbitos de actividad principales: interoperabilidad técnica, mercancías peligrosas y Derecho contractual del transporte ferroviario.

Las decisiones mencionadas que debe adoptar la CET son actos que surten efectos jurídicos y la posición que ha de adoptarse en nombre de la Unión debe establecerse mediante una Decisión del Consejo sobre la base del artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. 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 miembros¹.

El 16 de junio de 2011, el Consejo adoptó la Decisión 2013/103/UE del Consejo, 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 («el Acuerdo de Adhesión UE-COTIF»).

El Acuerdo entró en vigor el 1 de julio de 2011.

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 aplicables 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 los Estados que son Partes contratantes y sus actividades en general.

El COTIF, por lo tanto, aborda la legislación ferroviaria sobre diversos asuntos jurídicos y técnicos ferroviarios, que se dividen en dos partes: el propio Convenio, que rige el

¹ Solo Chipre y Malta no son Partes contratantes.

funcionamiento de la OTIF, y los ocho apéndices, 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. Contrato 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 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, definidas en el capítulo II de la Directiva (UE) 2016/797.

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. Comisión de Expertos Técnicos (CET) 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.

La CET tiene competencias en asuntos de interoperabilidad y armonización técnica en el ámbito ferroviario y de procedimientos de homologación técnica. También 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 CET cuenta actualmente con un grupo de trabajo permanente (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 16, apartado 10, del COTIF, la CET es competente para proponer una revisión de su Reglamento interno.

2.3. Adopción de actos por parte de la CET

De conformidad con el artículo 6 de las APTU, la CET decide 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. Actos que se prevé que adopte la CET durante la sesión de los días 13 y 14 de junio de 2023

2.4.1. Revisión de la UTP relativa a las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras (UTP GEN-E)

La UTP GEN-E describe las cualificaciones y la independencia de las entidades de evaluación. La versión actual entró en vigor el 1 de diciembre de 2011. Se basó en el anexo VIII de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad².

La revisión completa de la UTP GEN-E propuesta por la CET se justifica por varios cambios desde su entrada en vigor.

En primer lugar, la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ha sido sustituida por la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo³. La Directiva más reciente contiene disposiciones más detalladas sobre la cualificación y la independencia de las entidades evaluadoras que la Directiva anterior.

La propuesta de revisión completa de la UTP GEN-E tiene por objeto:

- estructurar las disposiciones con mayor claridad;
- aclarar su ámbito de aplicación, en particular en relación con el Derecho de la UE;
- adaptar las disposiciones a las últimas disposiciones aplicables en la UE.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la revisión de la UTP GEN-E propuesta por la OTIF.

2.4.2. Modificación de la UTP relativa a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo (UTP GEN-G)

La UTP GEN-G establece un procedimiento armonizado para gestionar los riesgos relacionados con cambios significativos en el sistema ferroviario o, si así lo exige la UTP, en subsistemas estructurales. La UTP GEN-G también regula los requisitos aplicables a los organismos independientes comunes de evaluación de los métodos de seguridad. Actualmente son equivalentes al Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión⁴.

² Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

³ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión, de 13 de julio de 2015, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo (DO L 185 de 14.7.2015, p. 6).

La revisión propuesta amplía el ámbito de aplicación de la UTP GEN-G, de modo que abarque la evaluación de riesgos y las evaluaciones relacionadas con el sistema de gestión de la seguridad (SGS) en el ámbito de aplicación de las Reglas uniformes EST.

La propuesta no altera las disposiciones sobre evaluación de riesgos y aceptación de las aplicaciones incluidas en el ámbito de aplicación de las Reglas uniformes APTU y ATMF. Esas aplicaciones están relacionadas principalmente con la evaluación de nuevos productos, como el material rodante, el mantenimiento de vehículos o los cambios en el diseño, la construcción o el mantenimiento de productos, siempre que estén dentro del ámbito de las Reglas uniformes APTU y ATMF.

Las modificaciones añadirán aplicaciones dentro del ámbito de aplicación de las Reglas uniformes EST. Estas se refieren principalmente a cambios operativos y organizativos, incluidos los cambios en el SGS, a condición de estar dentro del ámbito de aplicación de las Reglas uniformes EST.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la modificación de la UTP GEN-G propuesta por la OTIF.

2.4.3. *Modificación del Reglamento interno del Comité de Expertos Técnicos (CET)*

El artículo 16, apartado 10, del COTIF exige a la CET que establezca su Reglamento interno. El objetivo de este es garantizar que los debates se celebren de manera ordenada y que los derechos y obligaciones de todos los participantes sean claros.

La modificación propuesta del Reglamento interno tiene por objeto:

- tener en cuenta las prácticas establecidas desde la pandemia de COVID-19 y, en particular, el hecho de que las reuniones híbridas se han convertido en la norma;
- tener en cuenta una recomendación adoptada por la Comisión *ad hoc* de Asuntos Jurídicos y Cooperación Internacional de la OTIF el 5 de abril de 2022 en relación con la participación de las partes interesadas en las tareas de la OTIF;
- reflejar la nueva práctica de la CET de publicar una lista de decisiones poco después de su reunión;
- reflejar la decisión adoptada por la CET en su 14.º período de sesiones, según la cual los Estados contratantes y las organizaciones regionales deben designar puntos de contacto.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la modificación del Reglamento interno del Comité de Expertos Técnicos (CET) propuesta por la OTIF.

2.4.4. *Mejora de las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP sobre las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías (UTP ATM)*

La UTP ATM, en vigor desde 1.12.2017, establece requisitos sobre el proceso de comunicación entre las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, las bases de datos destinadas a utilizarse para rastrear los movimientos de trenes y vagones y la información que debe entregarse a los clientes del transporte de mercancías. Es equivalente al Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas

para el transporte de mercancías en la Unión Europea⁵ (ETI sobre las ATM). El Reglamento fue modificado el 26 de marzo de 2021 por el Reglamento (UE) 2021/541⁶.

La UTP ATM hace referencia a documentos técnicos de la ETI ATM⁷ que se publican y actualizan periódicamente en el sitio web de la Agencia Ferroviaria de la UE (AFE). Esta referencia se incluyó en la UTP, de modo que las disposiciones en materia de informática están recogidas en el COTIF, pero son gestionadas por la AFE. Dado que la modificación de estas referencias constituye formalmente una modificación de la UTP ATM, debe ser objeto de una decisión de la Comisión de Expertos Técnicos de conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF y con los artículos 6 y 8a de las APTU.

Como consecuencia de ello, es necesario modificar los documentos técnicos mencionados en el apéndice I de la UTP ATM para corregir errores, tener en cuenta los comentarios, seguir el progreso técnico y preservar la equivalencia con las especificaciones aplicadas en la UE.

Conclusión: la Unión Europea puede votar a favor de la propuesta de actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM presentada por 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 puedan afectar o alterar el ámbito de aplicación de esas normas de la Unión existentes.

El objetivo de las decisiones propuestas es:

- adaptar las UTP relativas a las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸;
- adaptar la UTP relativa a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo al Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para

⁵ DO L 356 de 12.12.2014, p. 438.

⁶ DO L 108 de 29.3.2021, p. 19.

⁷ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2014 en lo que se refiere a la gestión del cambio (DO L 139I de 27.5.2019, p. 356).

⁸ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009, en lo relativo a los sistemas de gestión de la seguridad;

- actualizar el Reglamento interno de la CET,
- adaptar las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM⁹.

La adopción de estas decisiones afectará claramente a las normas de la Unión.

Por tanto, la Unión, representada por la Comisión, ejercerá los derechos de voto con respecto a la adopción de estas decisiones.

3. POSICIÓN QUE HA DE ADOPTARSE 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 acuerdo¹⁰.

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»¹¹.

4.1.2. Aplicación al presente caso

La CET es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el COTIF, en particular su artículo 13, apartado 1, letras c) y f).

Los actos que la CET debe adoptar en su 15.ª sesión constituyen actos que surten efectos jurídicos.

Los actos previstos modifican el marco jurídico de la OTIF. Dado que la Unión es Parte contratante de pleno derecho del COTIF, los actos previstos serán vinculantes para la Unión en virtud del Derecho internacional, de conformidad con el Acuerdo de Adhesión UE-COTIF.

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

⁹ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2014 en lo que se refiere a la gestión del cambio (DO L 139I de 27.5.2019, p. 356).

¹⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

¹¹ 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.

4.2. 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 adopte una posición en nombre de la Unión.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y 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.

4.3. Conclusión

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

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 15.^a reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en lo que respecta a las modificaciones de las prescripciones técnicas uniformes relativas a las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras y a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, la modificación del Reglamento interno de la Comisión de Expertos Técnicos y la mejora de las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea, Considerando lo siguiente:

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 («el COTIF»), de conformidad con la Decisión 2013/103/UE del Consejo¹² y con el Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) de adhesión de la Unión Europea al COTIF («el Acuerdo»).
- (2) De conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra f), del COTIF, se estableció la Comisión de Expertos Técnicos (CET) de la OTIF.
- (3) De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF, y con arreglo al artículo 6 de las Reglas uniformes relativas a la validación de normas técnicas y a la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en el tráfico internacional (APTU), apéndice F del COTIF, la CET es competente para adoptar o modificar, entre otras cosas, las prescripciones técnicas uniformes (UTP) sobre las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras (UTP GEN-E), sobre un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo (UTP GEN-G) y las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías (UTP ATM).
- (4) De conformidad con el artículo 16, apartado 10, del COTIF, la CET es competente para proponer una revisión de su Reglamento interno.

¹² 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).

- (5) La CET ha incluido en el orden del día de su 15.^a sesión, que tendrá lugar los días 13 y 14 de junio de 2023, una propuesta de decisiones para revisar plenamente la UTP GEN-E relativa a las cualificaciones e independencia de las entidades evaluadoras, modificar la UTP GEN-G, relativa a un método común de seguridad para la evaluación y valoración de riesgos, modificar el Reglamento interno del Comité de Expertos Técnicos y mejorar las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM.
- (6) Conviene establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la CET, habida cuenta de que las decisiones propuestas serán vinculantes para la Unión.
- (7) Los objetivos de estas decisiones son adaptar la UTP GEN-E, relativa a las cualificaciones y la independencia de las entidades evaluadoras, a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³, revisar la UTP GEN-G, relativa a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, modificar el Reglamento interno del Comité de Expertos Técnicos y adaptar la UTP TAF a las normas de la UE, a saber, al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/5419 de la Comisión¹⁴.
- (8) Las decisiones previstas de la OTIF son acordes con el Derecho y los objetivos estratégicos de la Unión, al contribuir a la armonización 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 durante la 15.^a sesión de la CET del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, sobre las modificaciones de la UTP GEN-E, relativa a las cualificaciones e independencia de las entidades evaluadoras, y la UTP GEN-G, relativa a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, sobre la modificación del Reglamento interno del Comité de Expertos Técnicos y sobre la actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI sobre las ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM será la siguiente:

- 1) votar a favor de la revisión de la UTP GEN-E, relativa a las cualificaciones y la independencia de las entidades de evaluación, propuesta por la CET como se recoge en el documento de trabajo TECH-23005 UTP GEN-E de la CET;
- 2) votar a favor de las modificaciones de la UTP GEN-G, relativa a un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, propuestas por la CET como se recoge en el documento de trabajo TECH-23006 UTP GEN-G de la CET;
- 3) votar a favor de la modificación del Reglamento interno de la Comisión de Expertos Técnicos propuesta por la CET como se recoge en el documento de trabajo TECH-23002 CTE de la CET;

¹³ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

¹⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/541 de la Comisión, de 26 de marzo de 2021, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2014 en lo que respecta a la simplificación y mejora del cálculo y el intercambio de datos y a la actualización del proceso de gestión del control de cambios (DO L 108 de 29.3.2021, p. 19).

- 4) votar a favor de la mejora de las referencias a los documentos técnicos de la ETI ATM que figuran en el apéndice I de la UTP ATM, propuesta por la CET tal como se recoge en el documento de trabajo «TECH-21009-CTE UTP TAF decision» de la CET.

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 / La Presidenta