



Βρυξέλλες, 4 Ιουνίου 2025
(OR. en)

9461/25

Διοργανικός φάκελος:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	4 Ιουνίου 2025
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 17η συνεδρίαση της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) όσον αφορά την αναθεώρηση των ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών που εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ΕΤΠ LOC&PAS), στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΤΠ PRM), στη σήμανση του οχήματος (ΕΤΠ «Σήμανση»), στο υποσύστημα «Υποδομή» (ΕΤΠ INF), στο υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ΕΤΠ TAF), καθώς και την επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2025) 305 final.

συνημμ.: COM(2025) 305 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η 17^η σύνοδος της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων (στο εξής: CTE) του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (στο εξής: OTIF) θα πραγματοποιηθεί στη Βέρνη στις 17 και 18 Ιουνίου 2025. Στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης περιλαμβάνονται οι εξής προτάσεις προς έγκριση:

- αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ETP LOC&PAS)·
- αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ETP PRM)·
- αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στη σήμανση του οχήματος (ETP «Σήμανση»)·
- αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Υποδομή» (ETP INF)·
- τροποποίηση του προσαρτήματος I (παραπομπές στα τεχνικά έγγραφα) της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ETP TAF)·
- επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων των APTU και ATMF.

Η ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης και τα έγγραφα σχετικά με τις προτάσεις προς έγκριση διατίθενται στον ιστότοπο του OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

Ο OTIF θεσπίζει ενιαία νομικά καθεστάτα για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές σε τρία βασικά πεδία δραστηριότητας: την τεχνική διαλειτουργικότητα, τα επικίνδυνα εμπορεύματα και το δίκαιο περί συμβάσεων στον σιδηροδρομικό τομέα.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)

Η σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βιλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (στο εξής: COTIF), είναι διεθνής συμφωνία της οποίας συμβαλλόμενα μέρη είναι η Ένωση και 25 κράτη μέλη¹.

Στις 16 Ιουνίου 2011 το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του OTIF όσον αφορά την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βιλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (στο εξής: συμφωνία προσχώρησης της ΕΕ στην COTIF)².

¹ Μόνον η Κύπρος και η Μάλτα δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη.

² 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

Η συμφωνία άρχισε να ισχύει την 1η Ιουλίου 2011.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της COTIF, σκοπός του OTIF είναι να ευνοήσει, να βελτιώσει και να διευκολύνει, από κάθε άποψη, τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, κυρίως μέσω της κατάρτισης ενιαίων νομικών καθεστώτων 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 κράτη και τις δραστηριότητές του εν γένει.

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

- προσάρτημα Α — Συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (**CIV**),
- προσάρτημα Β — Συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (**CIM**),
- προσάρτημα Γ — Διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (**RID**),
- προσάρτημα Δ — Συμβόλαιο 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 (**Ενιαίοι νομικοί κανόνες APTU**),
- προσάρτημα Ζ — Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (**Ενιαίοι νομικοί κανόνες ATMF**),
- προσάρτημα Η — Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία (**Ενιαίοι νομικοί κανόνες EST**).

Με βάση τα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ της COTIF, υπάρχουν 18 ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές (ΕΤΠ) για την τεχνική διαλειτουργικότητα. Οι ΕΤΠ στο πλαίσιο της COTIF έχουν τον ίδιο σκοπό με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (στο εξής: ΤΠΔ) της ΕΕ για την αποδοχή στη διεθνή κυκλοφορία, όπως ορίζονται στο κεφάλαιο II της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797³.

Από τα 50 κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της COTIF, 43 εφαρμόζουν τα προσαρτήματα ΣΤ και Ζ, συμπεριλαμβανομένων των 25 κρατών μελών της ΕΕ που προαναφέρθηκαν.

διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βιλλιους της 3ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

³ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση), (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

Με βάση το προσάρτημα Η της COTIF, υπάρχουν 4 παραρτήματα για κοινές μεθόδους ασφάλειας. Τα παραρτήματα των ενιαίων νομικών κανόνων EST στο πλαίσιο της COTIF έχουν τον ίδιο σκοπό με τις κοινές μεθόδους ασφάλειας (στο εξής: ΚΜΑ) της ΕΕ για την αποδοχή στη διεθνή κυκλοφορία, όπως ορίζονται στο κεφάλαιο II της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798⁴.

Η έγκριση της έναρξης ισχύος του προσαρτήματος Η εξακολουθεί να εκκρεμεί από τα δύο τρίτα των κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη του ΟΤΙF.

2.2. Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων (CTE) 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 προσάρτηματα 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. Θεσπίζει τα προσάρτηματα APTU και ATMF και τους ενιαίους νομικούς κανόνες τους που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία, οι οποίοι αφορούν ειδικότερα:

- 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), η οποία είναι υπεύθυνη για τη σύνταξη των αποφάσεων της CTE.

Δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) της 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 21 παράγραφος 4 του προσαρτήματος Ζ (ATMF), η CTE είναι αρμόδια να προτείνει μεθόδους και πρακτικές σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία.

2.3. Η έγκριση πράξεων από τη CTE

Σύμφωνα με το άρθρο 6 των ενιαίων νομικών κανόνων APTU, η CTE αποφασίζει για την έγκριση ΕΤΠ ή διάταξης που επιφέρει τροποποίησή της σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 16 και 20 και στο άρθρο 33 παράγραφος 6 της COTIF. Οι αποφάσεις αυτές αρχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4 της σύμβασης.

⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

2.4. Οι προς έκδοση πράξεις που πρόκειται να εγκριθούν από τη CTE κατά τη σύνοδο της 17ης και της 18ης Ιουνίου 2025

2.4.1. Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ETP LOC&PAS)

Η ETP LOC&PAS καθορίζει λειτουργικές και τεχνικές απαιτήσεις για την αποδοχή μηχανών και επιβατικού τροχαίου υλικού στη διεθνή κυκλοφορία εντός της επικράτειας όλων των συμβαλλόμενων κρατών της COTIF, σύμφωνα με τους ενιαίους νομικούς κανόνες ATMF. Καλύπτει τις τεχνικές απαιτήσεις σχεδιασμού και παραγωγής και τις διαδικασίες επαλήθευσης.

Στόχος της παρούσας πρότασης αναθεώρησης της ETP LOC&PAS είναι να διατηρήσει την ευθυγράμμισή της με τις νομικές εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να επικαιροποιηθούν ειδικές περιπτώσεις και ειδικοί κανόνες εφαρμογής. Επιπλέον, η πρόταση αποφασίζει το πεδίο εφαρμογής της ETP LOC&PAS και την εφαρμογή της σε οχήματα κατάλληλα για ελεύθερη κυκλοφορία και σε εναλλάξιμα οχήματα.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις περιλαμβάνουν:

- διευκρινίσεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και την εφαρμογή της ETP·
- επικαιροποίηση των παραπομπών στη νομοθεσία της ΕΕ και σε πρότυπα·
- νέες διατάξεις σχετικά με τις διεπαφές εντός οχήματος μεταξύ του υποσυστήματος τροχαίου υλικού και του εποχούμενου τμήματος του υποσυστήματος ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης·
- τροποποιημένες διατάξεις σχετικά με το νερό που εκλύεται από εγκαταστάσεις υγιεινής επί του οχήματος ή μέσω αυτών·
- τροποποιημένες διατάξεις σχετικά με τη μέγιστη ένταση ρεύματος που διέρχεται από κάθε παντογράφο εν στάσει·
- νέες διατάξεις σχετικά με τις λειτουργίες ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμού·
- τροποποιημένες διατάξεις σχετικά με τη συσκευή καταγραφής της αμαξοστοιχίας·
- πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την τεκμηρίωση που πρέπει να παρέχεται μαζί με το τροχαίο υλικό·
- πρόσθετες διατάξεις σχετικά με την αποδοχή σε ευρύ τομέα χρήσης, οι οποίες ισχύουν για συγκεκριμένους τύπους επιβαταμαζών, δηλαδή εναλλάξιμα οχήματα·
- επικαιροποίηση των κανόνων εφαρμογής, ιδίως με την κατάργηση των προθεσμιών ισχύος (φάσεις Α και Β) για οχήματα και τύπους οχημάτων που συμμορφώνονται με προηγούμενες εκδόσεις της ETP·
- επικαιροποίηση ειδικών περιπτώσεων και ειδικών κανόνων εφαρμογής για συμβαλλόμενα κράτη εκτός ΕΕ·
- συντακτικές τροποποιήσεις για την ευθυγράμμιση της ETP με την πλέον πρόσφατη πρακτική.

2.4.2. Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ETΠ PRM)

Η ETΠ PRM καθορίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις προσβασιμότητας για τα επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία στο πλαίσιο των ενιαίων νομικών κανόνων ATMF.

Στόχος της παρούσας πρότασης αναθεώρησης της ETΠ PRM είναι να διατηρήσει την ευθυγράμμισή της με τις νομικές εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπλέον, η πρόταση αποσαφηνίζει το πεδίο εφαρμογής της ETΠ PRM όσον αφορά τα οχήματα και όσον αφορά άλλα υποσυστήματα. Ειδικότερα, η εφαρμογή της ETΠ PRM είναι γενικά υποχρεωτική για νέο επιβατικό τροχαίο υλικό που γίνεται δεκτό στη διεθνή κυκλοφορία δυνάμει των ενιαίων νομικών κανόνων ATMF. Η ETΠ PRM περιγράφει επίσης προαιρετικές παραμέτρους για τα υποσυστήματα υποδομής και τηλεπληροφορικής και το επιχειρησιακό υποσύστημα.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις περιλαμβάνουν:

- διευκρινίσεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και την εφαρμογή της ETΠ·
- επικαιροποίηση των παραπομπών στη νομοθεσία της ΕΕ και σε πρότυπα·
- τροποποιημένες διατάξεις σχετικά με τα ηχητικά σήματα που σχετίζονται με το άνοιγμα και το κλείσιμο των θυρών επιβατών·
- τροποποιημένες και πρόσθετες διατάξεις σχετικά με τις πληροφορίες διαδρομής με μεταβλητές ενδείξεις εντός και επί των αμαξοστοιχιών·
- επικαιροποίηση των κανόνων εφαρμογής, σύμφωνα με τους κανόνες εφαρμογής της ETΠ LOC&PAS·
- συντακτικές τροποποιήσεις για την ευθυγράμμιση της ETΠ με την πλέον πρόσφατη πρακτική.

2.4.3. Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στη σήμανση του οχήματος (ETΠ «Σήμανση»)

Η ETΠ «Σήμανση» καθορίζει τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στα συμβαλλόμενα κράτη της COTIF σε σχέση με τους αριθμούς των οχημάτων τους και τις σχετικές αλφαβητικές σημάνσεις στα πλαίσια του αμαξώματός τους.

Στόχος της παρούσας πρότασης για την αναθεώρηση της ETΠ «Σήμανση» είναι η επικαιροποίηση των παραπομπών στις διατάξεις της ΕΕ. Επιπλέον, για να διευκολυνθεί η κατανόηση των κανόνων, θα πρέπει να προστεθούν πληροφορίες ώστε να αποσαφηνισθεί η έννοια του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος (EVN) για τις εμπορευματικές φορτάμαξες. Στην πρόταση περιλαμβάνονται επίσης γλωσσικές διορθώσεις και συντακτικές αλλαγές.

2.4.4. Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Υποδομή» (ETΠ INF)

Η ETΠ INF καθορίζει τις παραμέτρους σιδηροδρομικής υποδομής που είναι σημαντικές όσον αφορά τη συμβατότητα με οχήματα που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία στο πεδίο εφαρμογής των ενιαίων νομικών κανόνων ATMF, καθώς και ειδικές μεθόδους για τον έλεγχο των εν λόγω παραμέτρων.

Στόχος της παρούσας πρότασης αναθεώρησης της ETΠ INF είναι να παραμείνει ευθυγραμμισμένη με τις νομικές εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να επικαιροποιηθούν ειδικές περιπτώσεις και ειδικοί κανόνες εφαρμογής.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις περιλαμβάνουν:

- διευκρινίσεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και την προαιρετική εφαρμογή της ΕΤΠ·
- επικαιροποίηση των παραπομπών στη νομοθεσία της ΕΕ και σε πρότυπα·
- νέες διατάξεις για τις συνδυασμένες μεταφορές·
- επικαιροποιημένες διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες γραμμών·
- νέες διατάξεις σχετικά με τις μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης σε σήραγγες με ταχύτητες λειτουργίας τουλάχιστον 200 km/h·
- τροποποιημένες διατάξεις σχετικά με την εθελοντική εφαρμογή της ΕΤΠ στις υφιστάμενες υποδομές·
- επικαιροποίηση ειδικών περιπτώσεων και ειδικών κανόνων εφαρμογής για συμβαλλόμενα κράτη εκτός ΕΕ·
- συντακτικές τροποποιήσεις για την ευθυγράμμιση της ΕΤΠ με την πλέον πρόσφατη πρακτική.

2.4.5. *Τροποποίηση της ΕΤΠ Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές (ΕΤΠ ΤΑF)*

Η ΕΤΠ ΤΑF καθορίζει απαιτήσεις σχετικά με τη διαδικασία επικοινωνίας μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής, με τις βάσεις δεδομένων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση των κινήσεων αμαξοστοιχιών και φορταμαζών και με τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους πελάτες εμπορευματικών μεταφορών.

Στόχος της πρότασης είναι να εναρμονιστούν οι παραπομπές με τα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΑF του ERA που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΑF.

Οι τροποποιήσεις των τεχνικών εγγράφων που αναφέρονται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΑF είναι αναγκαίες για τη διόρθωση σφαλμάτων, τη συνεκτίμηση της ανατροφοδότησης, την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο και τη διατήρηση της ισοδυναμίας με τις προδιαγραφές που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο του ERA ERA-TD-105: ΤΑF TSI — Annex D.2: Appendix F — ΤΑF TSI Data and Message Model.

2.4.6. *Επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων των ΑPTU και ΑΤMF*

Το εγχειρίδιο ορίζει τις απαιτήσεις για την υλοποίηση και την εφαρμογή του προσαρτήματος ΣΤ της COTIF (Ενιαίοι νομικοί κανόνες ΑPTU) και του προσαρτήματος Ζ της COTIF (Ενιαίοι νομικοί κανόνες ΑΤMF) για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, και περιγράφει τους διάφορους ρόλους και αρμοδιότητες σε σχέση με την υλοποίηση και την εφαρμογή. Προορίζεται να χρησιμεύσει ως πρακτική αναφορά για τα μέλη του ΟΤΙF και τα κράτη που ενδιαφέρονται να προσχωρήσουν στην COTIF, ιδίως για τις αρχές, τις οντότητες και τους φορείς στους αντίστοιχους σιδηροδρομικούς τομείς τους.

Το εγχειρίδιο δεν είναι νομικά δεσμευτικό στο πλαίσιο της COTIF, ωστόσο μπορεί να παράγει έννομα αποτελέσματα. Εγκρίνεται από τη CTE του ΟΤΙF που συστάθηκε από την COTIF, η οποία έχει την εξουσία να εγκρίνει το εγχειρίδιο και τις τροποποιήσεις τους, δηλαδή συστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 4 των ενιαίων νομικών κανόνων ΑΤMF. Το εγχειρίδιο (και, ως εκ τούτου, η προβλεπόμενη τροποποίησή του) θα υποδεικνύει

τον τρόπο με τον οποίο η ΕΕ πρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της στο πλαίσιο της COTIF.

Η επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF είναι απαραίτητη προκειμένου να αξιοποιηθεί η πείρα των συμβαλλόμενων κρατών της COTIF.

3.1. Αρμοδιότητα της Ένωσης και δικαιώματα ψήφου

Δυνάμει του άρθρου 6 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών σχετικά με 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.»

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα όσον αφορά τις διεθνείς δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο της COTIF, συμπεριλαμβανομένων των νομικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής, όταν οι δεσμεύσεις αυτές ενέχουν τον κίνδυνο να επηρεάσουν τους υφιστάμενους κανόνες της Ένωσης ή να μεταβάλουν το πεδίο εφαρμογής τους.

Ο στόχος των προτεινόμενων αποφάσεων είναι:

- η ευθυγράμμιση της ΕΤΠ LOC&PAS, της ΕΤΠ PRM, της ΕΤΠ INF και της ΕΤΠ «Σήμανση» με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής⁵ (στο εξής: δέσμη ΤΠΔ του 2023),
- η ευθυγράμμιση των παραπομπών με τα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ TAF του ERA που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ TAF.

Οι αποφάσεις αυτές αφορούν τον τομέα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο τομέας των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από ενωσιακούς κανόνες οι οποίοι, ως εκ τούτου, κινδυνεύουν να επηρεαστούν ή να μεταβληθούν από την έκδοση των εν λόγω αποφάσεων. Η Ένωση, εκπροσωπούμενη από την Επιτροπή, ασκεί επομένως τα δικαιώματα ψήφου όσον αφορά την έκδοση των εν λόγω αποφάσεων.

⁵ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής της 10ης Αυγούστου 2023 για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1300/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

3.2. Προτεινόμενα συμπεράσματα

Για όλους τους λόγους που αναλύονται στις παραγράφους 2.4.1 έως 2.4.6 αντίστοιχα, η Ένωση θα πρέπει να ψηφίσει όπως προτείνεται κατωτέρω στις παραγράφους 3.2.1 έως 3.2.6 αντίστοιχα.

3.2.1. Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» (ETP LOC&PAS)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει την αναθεώρηση της ETP LOC&PAS στο έγγραφο TECH-25003, με την επιφύλαξη των τροποποιήσεων που απαριθμούνται κατωτέρω. Σε περίπτωση που δεν εισαχθούν οι τροποποιήσεις αυτές, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να καταψηφίσει την προτεινόμενη αναθεώρηση της ETP LOC&PAS.

- α) στο παράρτημα τμήμα 1 (Introduction) δεύτερο εδάφιο, η λέξη «infrastructure» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη λέξη «network(s)», ώστε να αντικατοπτρίζεται ότι η τεχνική συμβατότητα δεν περιορίζεται στην υποδομή, αλλά καλύπτει επίσης τις πτυχές της ενέργειας και της παρατρόχιας σηματοδότησης·
- β) στο παράρτημα σημείο 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) τέταρτο εδάφιο, η φράση «, UTP WAG» θα πρέπει να διαγραφεί, καθώς η παρούσα ETP αναφέρεται μόνο στο υποσύστημα «μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» που δεν καλύπτεται από την ETP WAG·
- γ) στο σημείο 2.2.1 (Train formation) παράγραφος 1, θα πρέπει να αντικατασταθεί ο όρος «OTIF technical admission» από τον όρο «UTP verification procedure» για λόγους συνοχής με το σημείο 0.1 παράγραφος 4·
- δ) τα σημεία 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) και 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) θα πρέπει να απαλειφθούν, προς ευθυγράμμιση με τη δέσμη ΤΠΔ του 2023·
- ε) στο σημείο 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), ο τίτλος του στοιχείου d) θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον τίτλο «Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem», προς πλήρη ευθυγράμμιση με τη δέσμη ΤΠΔ του 2023·
- στ) στο σημείο 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) παράγραφος 8, στο σημείο 4.2.4.3 (Type of brake system) παράγραφοι 3 και 4, στο σημείο 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) παράγραφος 3, στο σημείο 4.2.4.4.2 (Service braking command) παράγραφος 5, στο σημείο 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) παράγραφος 4, στο σημείο 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) παράγραφος 6, στο σημείο 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) παράγραφος 9, στο σημείο 4.2.5.5.6 (Door opening) παράγραφος 2, στο σημείο 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) παράγραφος 8, στο σημείο 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) παράγραφος 4, στο σημείο 4.2.8.2.9.8 [Running through phase or system separation sections
- ζ) (RST level)] παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο, στο σημείο 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) παράγραφοι 5 και 6, στο σημείο 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) παράγραφος 4, στα σημεία 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), στο σημείο 4.2.10.4.2 (Smoke Control) παράγραφος 5 και στο σημείο 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

- η φράση «signalling system» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «control-command and signalling subsystem»·
 - η φράση «See point 4.3.4» θα πρέπει να διαγραφεί, δεδομένου ότι η παραπομπή αυτή δεν σχετίζεται με το περιεχόμενο του σημείου 4.2.3.4.2·
- η) στο σημείο 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile), η φράση «Note to points (1) – (4)» θα πρέπει να διαγραφεί, δεδομένου ότι το αντίστοιχο κείμενο αποτελεί απαίτηση και όχι σημείωση·
- θ) στο σημείο 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), το τρίτο εδάφιο θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.», προς πλήρη ευθυγράμμιση με τη δέσμη ΤΠΔ του 2023·
- ι) στο σημείο 4.2.7.1.4 (Lamp controls) στην παράγραφο 3, η φράση «a flashing/blinking mode» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «an automatic flashing/blinking mode», προς ευθυγράμμιση με το νόημα της δέσμης ΤΠΔ του 2023·
- ια) στην παράγραφο 1 του σημείου 4.2.9.6 (Recording device), το τέταρτο εδάφιο θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded» προς ευθυγράμμιση με το νόημα της δέσμης ΤΠΔ του 2023·
- ιβ) στο σημείο 4.2.12.2 (General documentation) στην παράγραφο 24:
- η φράση της πρώτης περίπτωσης «signalling equipment» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «control-command and signalling subsystem»·
 - η φράση της δεύτερης περίπτωσης πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).»·
- ιγ) στο σημείο 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) παράγραφος 1, η φράση «and assessing entity» θα πρέπει να διαγραφεί προς ευθυγράμμιση με το νόημα της δέσμης ΤΠΔ του 2023·
- ιδ) στο σημείο 7.3.2, όλες οι ειδικές περιπτώσεις για το Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία θα πρέπει να διαγραφούν, καθώς ορίζονται στην ΤΠΔ TSI LOC&PAS.

3.2.2. Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ETPI PRM)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει την αναθεώρηση της ETPI PRM που προτείνεται από τον OTIF στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25004.

3.2.3. *Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στη σήμανση του οχήματος (ETP «Σήμανση»)*

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει την αναθεώρηση της ETP «Σήμανση» που προτείνεται από τον OTIF στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25005.

3.2.4. *Αναθεώρηση της ενιαίας τεχνικής προδιαγραφής που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Υποδομή» (ETP INF)*

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει την αναθεώρηση της ETP INF που προτείνεται από τον OTIF στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25006.

3.2.5. *Τροποποίηση της ETP «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ETP TAF)*

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει τις τροποποιήσεις της ETP TAF που προτείνονται από τον OTIF στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25007, με την επιφύλαξη της κατωτέρω τροποποίησης. Σε περίπτωση που δεν εισαχθεί η τροποποίηση αυτή, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να καταψηφίσει την προτεινόμενη αναθεώρηση της ETP TAF.

- Στον πίνακα του προσαρτήματος I, η γραμμή αριθ.6 θα πρέπει να αντικατασταθεί ως εξής ώστε αντ' αυτού να παραπέμπει στην επικαιροποιημένη έκδοση των τεχνικών εγγράφων της ΤΠΔ TAF που δημοσίευσε ο Οργανισμός⁶:

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

3.2.6. *Επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF*

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υπερψηφίσει τις τροποποιήσεις του εγχειριδίου που προτείνονται από τον OTIF στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25011, με την επιφύλαξη των τροποποιήσεων που απαριθμούνται κατωτέρω. Σε περίπτωση που δεν εισαχθούν οι τροποποιήσεις αυτές, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να καταψηφίσει την προτεινόμενη επικαιροποίηση του εγχειριδίου.

Σημείο 5.3.3 — Ειδικές περιπτώσεις

- Νέα ειδική περίπτωση θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό απόκλισης από απαίτηση στην ETP λόγω τεχνικών περιορισμών που επηρεάζουν τη συμβατότητα με το υφιστάμενο σύστημα.
- Εθνική τεχνική απαίτηση θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τον καθορισμό απαίτησης διαφορετικής από εκείνες που ορίζονται στις ETP.

⁶ Διατίθεται στη διεύθυνση [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](#).

- Σε περίπτωση που η μέθοδος για την αξιολόγηση ειδικής περίπτωσης είναι πολύπλοκη και υπερβολικά μακροσκελής για να περιγράφεται στην ΕΤΠ, η ειδική περίπτωση στην ΕΤΠ μπορεί αντ’ αυτού να παραπέμπει σε ειδική εθνική τεχνική απαίτηση που καθορίζει την αντίστοιχη μέθοδο αξιολόγησης.

Σημείο 5.4 — Εθνικές τεχνικές απαιτήσεις

- Σε περίπτωση που μια εθνική τεχνική απαίτηση εμπίπτει, εν όλω ή εν μέρει, στο πεδίο εφαρμογής απαίτησης που ορίζεται στην ΕΤΠ, θα πρέπει να μεταφέρεται στην ΕΤΠ με τη μορφή ειδικής περίπτωσης.

Σημείο 10.3 — Σχέση με το δίκαιο της ΕΕ

- Μολονότι τόσο οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς (στο εξής: ΥΣΦ) προκειμένου να είναι πιστοποιημένοι όσο και τα προσόντα των οργανισμών πιστοποίησης ΥΣΦ είναι εναρμονισμένα μεταξύ της ΕΕ και της ΟΤΙΦ, το πεδίο δραστηριότητας των οργανισμών πιστοποίησης τρίτων χωρών περιορίζεται στη διενέργεια πιστοποίησης ΥΣΦ μόνο εκτός της ΕΕ, ανεξάρτητα από το αν οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται στους ΥΣΦ είναι ισοδύναμες στο δίκαιο της ΕΕ και σύμφωνα με την COTIF και ανεξάρτητα από το γεγονός ότι η ΕΕ αποδέχεται για διεθνή κυκλοφορία προς της ΕΕ οχήματα που συμμορφώνονται με τις ΕΤΠ βάσει της COTIF. Ως εκ τούτου, οι οργανισμοί πιστοποίησης ΥΣΦ τρίτων χωρών δεν θα πρέπει να πιστοποιούν ΕΤΠ στην ΕΕ, εκτός εάν το επιτρέπει ειδική συμφωνία με την ΕΕ.
- Δεδομένου ότι οι ενιαίοι νομικοί κανόνες ΑΤΜΦ δεν περιλαμβάνουν τους όρους πρόσβασης στην αγορά για την παροχή υπηρεσιών, οι ξένοι ΥΣΦ και οργανισμοί πιστοποίησης ΥΣΦ δεν μπορούν να επικαλεστούν δικαιώματα παροχής των υπηρεσιών τους σε άλλο κράτος βάσει της COTIF, ωστόσο η παροχή των υπηρεσιών αυτών στην επικράτεια ενός ή περισσότερων από τα εν λόγω κράτη μπορεί να επιτραπεί βάσει μονομερών ή πολυμερών αποφάσεων μεταξύ των κρατών αυτών.

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 συμφωνίας⁷.

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

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

του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»⁸.

4.1.2. Εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση

Η CTE είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, συγκεκριμένα την COTIF, και ειδικότερα βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχείο στ).

Οι προαναφερόμενες πράξεις τις οποίες καλείται να εγκρίνει η CTE κατά τη 17η σύνοδό της συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα.

Οι προς έκδοση πράξεις τροποποιούν το νομικό πλαίσιο του OTIF. Δεδομένου ότι η Ένωση είναι πλήρως συμβαλλόμενο μέρος της COTIF⁹, οι προς έκδοση πράξεις θα είναι δεσμευτικές για την Ένωση βάσει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και το άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4 της COTIF.

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

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

4.2.1. Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση

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

Ως εκ τούτου, 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.

⁸ Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

⁹ Απόφαση 103/2013/ΕΕ του Συμβουλίου για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βιλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Ένωση προσχώρησε στη σύμβαση για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999 (COTIF), σύμφωνα με την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου¹⁰ και τη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διακυβερνητικού Οργανισμού περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (OTIF) σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην COTIF (στο εξής: συμφωνία)¹¹.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της COTIF, συστάθηκε η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων (CTE) του OTIF.
- (3) Δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) της COTIF και σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 των ενιαίων νομικών κανόνων σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία (APTU) — Προσάρτημα ΣΤ της COTIF, η CTE είναι αρμόδια να εγκρίνει ή να τροποποιεί, μεταξύ άλλων, τις ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές (ETP) που εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο

¹⁰ Απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 8.

υλικό» (ETΠ LOC&PAS), στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ETΠ PRM), στη σήμανση του οχήματος (ETΠ «Σήμανση»), στο υποσύστημα «Υποδομή» (ETΠ INF) και στο υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» (ETΠ TAF).

- (4) Δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της COTIF και σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 4 των ενιαίων νομικών κανόνων σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (ATMF — Προσάρτημα Ζ της σύμβασης), η CTE είναι αρμόδια να εγκρίνει ή να τροποποιεί, μεταξύ άλλων, το εγχειρίδιο για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF.
- (5) Η CTE έχει συμπεριλάβει στην ημερήσια διάταξη της 17ης συνόδου της, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 17 και 18 Ιουνίου 2025, πρόταση αποφάσεων για την αναθεώρηση της ETΠ LOC&PAS, της ETΠ PRM, της ETΠ «Σήμανση» και της ETΠ INF, την τροποποίηση του προσαρτήματος Ι της ETΠ TAF και την επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF.
- (6) Οι προς έκδοση πράξεις της CTE θα παράγουν έννομα αποτελέσματα.
- (7) Κρίνεται σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της CTE, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες αποφάσεις θα είναι δεσμευτικές για την Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και το άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4 της COTIF.
- (8) Οι στόχοι των εν λόγω αποφάσεων είναι η ευθυγράμμιση της ETΠ LOC&PAS, της ETΠ PRM, της ETΠ «Σήμανση» και της ETΠ INF με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής¹², η ευθυγράμμιση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ TAF του ERA που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ETΠ TAF και η επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF, λαμβανομένης υπόψη της πείρας των συμβαλλόμενων κρατών της COTIF.
- (9) Οι προς έκδοση αποφάσεις του OTIF για την αναθεώρηση της ETΠ PRM, της ETΠ «Σήμανση» και της ETΠ INF συνάδουν με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης, συμβάλλοντας στην εναρμόνιση της νομοθεσίας του OTIF με τις ισοδύναμες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης και, επομένως, θα πρέπει να υποστηριχθούν από την Ένωση.
- (10) Οι προς έκδοση αποφάσεις του OTIF για την αναθεώρηση της ETΠ LOC&PAS και την τροποποίηση του προσαρτήματος Ι της ETΠ TAF συνάδουν επίσης γενικά με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης και συμβάλλουν στην ευθυγράμμιση της νομοθεσίας του OTIF με τις ισοδύναμες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου. Ωστόσο, ορισμένες από τις αλλαγές που πρότεινε ο OTIF θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής¹³

¹² Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής της 10ης Αυγούστου 2023 για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1300/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

¹³ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής της 10ης Αυγούστου 2023 για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1299/2014, (ΕΕ) αριθ. 1300/2014, (ΕΕ) αριθ. 1301/2014,

(στο εξής: δέσμη ΤΠΔ του 2023). Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προταθούν τροποποιήσεις των προς έκδοση αποφάσεων του ΟΤΙF για την αναθεώρηση της ΕΤΠ LOC&PAS και να τροποποιηθεί το προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΑF, ώστε να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με το κεκτημένο της ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τη δέσμη ΤΠΔ του 2023. Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις προς έκδοση αποφάσεις υπό την προϋπόθεση ότι θα εισαχθούν οι εν λόγω τροποποιήσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 17η σύνοδο της CTE της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, της 9ης Μαΐου 1980, σχετικά με την αναθεώρηση της ΕΤΠ LOC&PAS που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό», την αναθεώρηση της ΕΤΠ PRM που εφαρμόζεται στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, την αναθεώρηση της ΕΤΠ που εφαρμόζεται στη σήμανση του οχήματος, την αναθεώρηση της ΕΤΠ INF που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Υποδομή», καθώς και την επικαιροποίηση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΑF που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΑF και του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF, είναι η ακόλουθη:

- 1) να υπερψηφίσει την προτεινόμενη από τη CTE αναθεώρηση της ΕΤΠ LOC&PAS που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό», όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25003 UTP LOC&PAS, με την επιφύλαξη των ακόλουθων τροποποιήσεων:
 - α) στο παράρτημα σημείο 1 (Introduction) δεύτερο εδάφιο, η λέξη «infrastructure» να αντικατασταθεί από τη λέξη «network(s)»·
 - β) στο παράρτημα σημείο 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) τέταρτο εδάφιο, να διαγραφούν οι λέξεις «, UTP WAG»·
 - γ) στο σημείο 2.2.1 (Train formation) παράγραφος 1, να αντικατασταθεί ο όρος «OTIF technical admission» από τον όρο «UTP verification procedure»·
 - δ) να απαλειφθούν τα σημεία 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) και 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem)·
 - ε) στο σημείο 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), να αντικατασταθεί ο τίτλος του στοιχείου d) από τον τίτλο «Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem»·
 - στ) στο σημείο 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) παράγραφος 8, στο σημείο 4.2.4.3 (Type of brake system) παράγραφοι 3 και 4, στο σημείο 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) παράγραφος 3, στο σημείο 4.2.4.4.2 (Service braking command) παράγραφος 5, στο σημείο 4.2.4.4.4 (Dynamic braking

(ΕΕ) αριθ. 1302/2014, (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

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

- να αντικατασταθούν οι λέξεις «signalling system» από τις λέξεις «control-command and signalling subsystem»·
 - να διαγραφεί η φράση «See point 4.3.4»·
- ζ) στο σημείο 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile), να διαγραφεί η φράση «Note to points (1) – (4)»·
- η) στο σημείο 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), να αντικατασταθεί το τρίτο εδάφιο από τη φράση «For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.»·
- θ) στο σημείο 4.2.7.1.4 (Lamp controls) παράγραφος 3, να αντικατασταθεί η φράση «a flashing/blinking mode» από τη φράση «an automatic flashing/blinking mode»·
- ι) στο σημείο 4.2.9.6 (Recording device) παράγραφος 1, να αντικατασταθεί το τέταρτο εδάφιο από τη φράση «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded»·
- ια) στο σημείο 4.2.12.2 (General documentation) παράγραφος 24:
- στην πρώτη περίπτωση, να αντικατασταθούν οι λέξεις «signalling equipment» από τις λέξεις «control-command and signalling subsystem»·
 - να αντικατασταθεί η δεύτερη περίπτωση από τη φράση «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)»·
- ιβ) στο σημείο 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) παράγραφος 1, να διαγραφούν οι λέξεις «and assessing entity»·
- ιγ) στο σημείο 7.3.2 να διαγραφούν όλες οι ειδικές περιπτώσεις για το Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία·
- 2) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις της ΕΤΠ PRM που εφαρμόζονται στην προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25004 UTP PRM·

- 3) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις της ΕΤΠ «Σήμανση» που εφαρμόζεται στη σήμανση του οχήματος, όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25005 UTP Marking·
- 4) να υπερψηφίσει τις προτεινόμενες από τη CTE τροποποιήσεις της ΕΤΠ INF που εφαρμόζεται στο υποσύστημα «Υποδομή», όπως διατυπώνονται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25006 UTP INF·
- 5) να υπερψηφίσει την πρόταση της CTE για επικαιροποίηση των παραπομπών στα τεχνικά έγγραφα της ΤΠΔ ΤΑΦ που παρατίθενται στο προσάρτημα Ι της ΕΤΠ ΤΑΦ, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας της CTE TECH-25007 UTP ΤΑΦ, με την επιφύλαξη της ακόλουθης τροποποίησης:
 - στον πίνακα του προσαρτήματος Ι, να αντικατασταθεί η γραμμή αριθ. 6 ως εξής:

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

- 6) να υπερψηφίσει την πρόταση της CTE για την επικαιροποίηση του εγχειριδίου για την υλοποίηση και την εφαρμογή των ενιαίων νομικών κανόνων APTU και ATMF, όπως διατυπώνεται στο έγγραφο εργασίας TECH-25011 Handbook της CTE, με την επιφύλαξη των ακόλουθων τροποποιήσεων:
 - σημείο 5.3.3 — Ειδικές περιπτώσεις
 - στην πρώτη περίπτωση, η φράση «A specific case is primarily used» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «A specific case should be used»·
 - στην πρώτη περίπτωση, η φράση «deviation from a requirement in the UTP» θα πρέπει να συμπληρωθεί με τη φράση «due to technical constraints affecting compatibility with the existing system»·
 - στην πρώτη περίπτωση, η φράση «and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs»·
 - στην πέμπτη περίπτωση, η φράση «the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method»·
 - σημείο 5.4 — Εθνικές τεχνικές απαιτήσεις
 - στο τέταρτο εδάφιο, η φράση «In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid

down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case»·

- σημείο 10.3 — Σχέση με το δίκαιο της ΕΕ
 - στο δεύτερο εδάφιο, η φράση «whether an ECM» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «whether their ECM»·
 - στο τέταρτο εδάφιο πρώτη περίπτωση, η φράση «should be accepted» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «should be accepted in international traffic»·
 - στο τέταρτο εδάφιο δεύτερη περίπτωση, η φράση «For the purpose of providing ECM services,» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,» και οι λέξεις «Contracting States» θα πρέπει να αντικατασταθούν από τις λέξεις «that Contracting State».
- 7) Είναι δυνατόν να συμφωνηθούν από την Επιτροπή ήσσονος σημασίας αλλαγές στις πράξεις που ορίζονται στο παρόν άρθρο, χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 2

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

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την 16η Ιουνίου 2025.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος*