

Bruselas, 4 de junio de 2025
(OR. en)

9461/25

**Expediente interinstitucional:
2025/0160 (NLE)**

TRANS 207

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	4 de junio de 2025
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 17. ^a reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en relación con la revisión de las prescripciones técnicas uniformes aplicables al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros» (UTP LOC&PAS), a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (UTP PRM), al marcado de los vehículos (UTP Marking), al subsistema «infraestructura» (UTP INF), al subsistema «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías» (UTP TAF), y a la actualización del Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 305 final.

Adj.: COM(2025) 305 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 17.^a reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en relación con la revisión de las prescripciones técnicas uniformes aplicables al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros» (UTP LOC&PAS), a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (UTP PRM), al marcado de los vehículos (UTP Marking), al subsistema «infraestructura» (UTP INF), al subsistema «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías» (UTP TAF), y a la actualización del Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La 17.^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 17 y 18 de junio de 2025. El orden del día de la reunión incluye las siguientes propuestas para su adopción:

- revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros» (UTP LOC&PAS);
- revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (UTP PRM);
- revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al marcado de los vehículos (UTP Marking);
- revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al subsistema «infraestructura» (UTP INF);
- modificación del apéndice I (referencias a los documentos técnicos) de la prescripción técnica uniforme aplicable al subsistema «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías» (UTP TAF);
- actualización del Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF.

El orden del día de la reunión y los documentos relacionados con las propuestas para su adopción están disponibles en el sitio web de la OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

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.

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 OTIF 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 1999² («el Acuerdo de Adhesión UE-COTIF»).

¹ Solo Chipre y Malta no son Partes contratantes.

² Decisión del Consejo 2013/103/UE, 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

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 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 funcionamiento de la OTIF, y los ocho apéndices, que establecen un Derecho ferroviario 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 dieciocho prescripciones técnicas uniformes (UTP, por sus siglas en inglés) 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) 2016/797³.

Cuarenta y tres de los cincuenta Estados que son Parte en el COTIF, incluidos los veinticinco Estados miembros de la UE ya mencionados, aplican los apéndices F y G.

Sobre la base del apéndice H del COTIF, existen cuatro anexos para los métodos comunes de seguridad. Los anexos de las reglas uniformes EST en el marco del COTIF tienen el mismo objetivo que los métodos comunes de seguridad (MCS) de la UE para la admisión en el tráfico internacional, definidos en el capítulo II de la Directiva (UE) 2016/798⁴.

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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

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 (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁴ Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

La entrada en vigor del apéndice H sigue pendiente de aprobación por dos tercios de los Estados que son Parte en la OTIF.

2.2. Comisión de Expertos Técnicos (CET) de la OTIF

La CET fue creada por el artículo 13, apartado 1, letra f), del COTIF. Está compuesta por 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. 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, por sus siglas en inglés) 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 prescripciones técnicas uniformes.

De conformidad con el artículo 21, apartado 4, del apéndice G (ATMF), la CET es competente para recomendar métodos y prácticas relativos a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en el tráfico internacional.

2.3. Adopción de actos por parte de la CET

De conformidad con el artículo 6 del APTU, la CET debe decidir si conviene adoptar una UTP o una disposición que la modifique, de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 16 y 20 y el artículo 33, apartado 6, del COTIF. Estas decisiones entran en vigor de conformidad con el artículo 35, apartados 3 y 4, del COTIF.

2.4. Actos que se prevé que adopte la CET durante la sesión de los días 17 y 18 de junio de 2025

2.4.1. Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros» (UTP LOC&PAS)

La UTP LOC&PAS establece los requisitos funcionales y técnicos para la admisión de locomotoras y material rodante de viajeros en el tráfico internacional dentro de los territorios de todos los Estados contratantes del COTIF, en consonancia con las reglas uniformes ATMF. Cubre los requisitos técnicos de diseño y producción, así como los procedimientos de verificación.

El objetivo de la presente propuesta de revisión de la UTP LOC&PAS es mantenerla armonizada con la evolución jurídica en la Unión Europea y actualizar casos específicos y normas de aplicación particulares. Además, la propuesta aclara el ámbito de aplicación de la UTP LOC&PAS y su aplicación a los vehículos aptos para la libre circulación y a los vehículos intercambiables.

Las modificaciones propuestas incluyen:

- aclaraciones sobre el ámbito de aplicación y la aplicación de la UTP;
- una actualización de las referencias a actos jurídicos de la UE y a normas;
- nuevas disposiciones relativas a las interfaces dentro de un vehículo entre el subsistema de material rodante y la parte a bordo del subsistema de control-mando y señalización;
- disposiciones modificadas relativas al agua liberada por las instalaciones sanitarias a bordo o a través de ellas;
- disposiciones modificadas relativas a la corriente máxima a través de cada pantógrafo en parado;
- nuevas disposiciones relativas a las funciones de detección y prevención del descarrilamiento;
- disposiciones modificadas relativas al registrador del tren;
- requisitos adicionales relativos a la documentación que debe facilitarse con el material rodante;
- disposiciones adicionales relativas a la admisión en una amplia área de uso, aplicables a determinados tipos de vagones de viajeros, es decir, vehículos intercambiables;
- una actualización de las normas de aplicación, en particular eliminando los plazos de validez (fases A y B) para los vehículos y los tipos de vehículos que cumplan las versiones anteriores de la UTP;
- una actualización de casos específicos y normas particulares de aplicación para los Estados contratantes no pertenecientes a la UE;
- modificaciones de redacción para armonizar la UTP con la práctica más reciente.

2.4.2. Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (UTP PRM)

La UTP PRM establece requisitos armonizados de accesibilidad para los vehículos de pasajeros utilizados en el tráfico internacional en el ámbito de las reglas uniformes ATMF.

El objeto de la presente propuesta de revisión de la UTP PRM es mantenerla armonizada con la evolución jurídica en la Unión Europea. Además, la propuesta aclara el ámbito de aplicación de la UTP PRM en lo que respecta a los vehículos y a otros subsistemas. En particular, la aplicación de la UTP PRM es generalmente obligatoria para el nuevo material rodante de viajeros admitido en el tráfico internacional de conformidad con las reglas uniformes ATMF. La UTP PRM también describe parámetros opcionales para los subsistemas de infraestructura, operacional y de telemática.

Las modificaciones propuestas incluyen:

- aclaraciones sobre el ámbito de aplicación y la aplicación de la UTP;
- una actualización de las referencias a actos jurídicos de la UE y a normas;
- disposiciones modificadas relativas a las señales acústicas relacionadas con la apertura y el cierre de las puertas destinadas a los viajeros;
- disposiciones modificadas y adicionales relativas a los paneles de mensaje variable en los trenes y sobre ellos;
- una actualización de las normas de aplicación, de conformidad con las normas de aplicación de la UTP LOC&PAS;
- modificaciones de redacción para adaptar la UTP a la práctica más reciente.

2.4.3. Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al mercado de los vehículos (UTP Marking)

La UTP Marking establece los requisitos aplicables a los vehículos utilizados en los Estados contratantes del COTIF en relación con sus números de vehículo y las marcas alfabéticas asociadas que figuran en el bastidor de la caja.

El objetivo de la presente propuesta de revisión de la UTP Marking es actualizar las referencias a las disposiciones de la UE. Además, para facilitar la comprensión de las normas, debe añadirse información para aclarar el significado del número de vehículo europeo (NVE) en el caso de los vagones de mercancías. También se incluyen las correcciones lingüísticas y los cambios de redacción.

2.4.4. Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al subsistema «infraestructura» (UTP INF)

La UTP INF establece los parámetros de la infraestructura ferroviaria que son pertinentes en términos de compatibilidad con los vehículos utilizados en el tráfico internacional en el ámbito de las reglas uniformes ATMF, así como métodos específicos para comprobar estos parámetros.

El objetivo de la presente propuesta de revisión de la UTP INF es mantenerla armonizada con la evolución jurídica en la Unión Europea y actualizar casos específicos y normas de aplicación particulares.

Las modificaciones propuestas incluyen:

- aclaraciones sobre el ámbito de aplicación y la aplicación opcional de la UTP;
- una actualización de las referencias a actos jurídicos de la UE y a normas;
- nuevas disposiciones relativas al transporte combinado;
- disposiciones actualizadas relativas a las categorías de líneas;
- nuevas disposiciones relativas a las variaciones máximas de presión en túneles con velocidades de funcionamiento iguales o superiores a 200 km/h;
- disposiciones modificadas relativas a la aplicación voluntaria de la UTP a la infraestructura existente;
- una actualización de casos específicos y normas particulares de aplicación para los Estados contratantes no pertenecientes a la UE;
- modificaciones de redacción para adaptar la UTP a la práctica más reciente.

2.4.5. *Modificación de la UTP «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías» (UTP TAF)*

La UTP TAF 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.

El objetivo de esta propuesta es armonizar las referencias a los documentos técnicos de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) relativos a las ETI TAF que figuran en el apéndice I de la UTP TAF.

Es necesario modificar los documentos técnicos a que se refiere el apéndice I de la UTP TAF a fin de corregir errores, tener en cuenta los comentarios, seguir el ritmo del progreso técnico y preservar la equivalencia con las especificaciones definidas en el documento técnico de la AFE ERA-TD-105: *TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model*.

2.4.6. *Actualización del Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF*

En el Manual se describen los requisitos para la implementación y aplicación del apéndice F del COTIF (reglas uniformes APTU) y del apéndice G del COTIF (reglas uniformes ATMF) para el transporte internacional por ferrocarril, y se describen las diferentes funciones y responsabilidades relacionadas con la implementación y la aplicación. Su objetivo es servir de referencia práctica para los miembros de la OTIF y los Estados interesados en adherirse al COTIF, en particular para las autoridades, las entidades y los agentes de sus respectivos sectores ferroviarios.

El Manual no es jurídicamente vinculante en el marco del COTIF, pero puede surtir efectos jurídicos. Es aprobado por la CET de la OTIF establecida por el COTIF, que tiene el poder de aprobar el Manual y sus modificaciones, esto es, recomendaciones con arreglo al artículo 21, apartado 4, de las reglas uniformes ATMF. El Manual (y, por tanto, la modificación prevista) serviría para encontrar la manera en que la UE debe cumplir las obligaciones que le corresponden en virtud del COTIF.

Es necesario actualizar el Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF, a fin de tener en cuenta la experiencia adquirida por los Estados contratantes del COTIF.

3.1. **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 de 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».

De conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE, la Unión tiene competencia exclusiva en relación con los compromisos internacionales que deben asumirse en el contexto del COTIF, en particular los instrumentos jurídicos adoptados en virtud de él, cuando dichos compromisos puedan afectar a normas vigentes de la Unión o alterar su ámbito de aplicación.

El objetivo de las decisiones propuestas es:

- armonizar la UTP LOC&PAS, la UTP PRM, la UTP INF y la UTP Marking con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión⁵ («el paquete ETI de 2023»),
- adaptar las referencias a los documentos técnicos de la AFE relativos a la ETI TAF que figuran en el apéndice I de la UTP TAF.

Estas decisiones se enmarcan en el ámbito de los servicios de transporte ferroviario. El sector de los servicios de transporte ferroviario está cubierto en gran medida por normas de la Unión que, en consecuencia, corren el riesgo de verse afectadas o alteradas por la adopción de estas decisiones. Por tanto, la Unión, representada por la Comisión, ejercerá los derechos de voto con respecto a la adopción de estas decisiones.

3.2. Conclusiones propuestas

Por todas las razones expuestas en los apartados 2.4.1 a 2.4.6, respectivamente, la Unión debe votar de la forma en que se propone en los apartados 3.2.1 a 3.2.6, respectivamente.

3.2.1. Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros» (UTP LOC&PAS)

La Unión Europea debe votar a favor de la revisión de la UTP LOC&PAS TECH-25003, a reserva de las modificaciones enumeradas a continuación. En caso de que no se introduzcan estas modificaciones, la Unión Europea debe votar en contra de la propuesta de revisión de la UTP LOC&PAS.

- a) en la sección 1 (*Introduction*) del anexo, párrafo segundo, la palabra «infraestructure» debe sustituirse por «network(s)», para reflejar que la compatibilidad técnica no se limita a la infraestructura, sino que también abarca aspectos energéticos y de señalización en tierra;
- b) en el punto 2.1 (*The rolling stock subsystem as part of the rail system*) del anexo, párrafo cuarto, debe suprimirse «UTP WAG», ya que esta UTP se refiere únicamente al subsistema «locomotoras y material rodante de viajeros», que no está cubierto por la UTP WAG;

⁵ Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1300/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1304/2014 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 (DO L 222 de 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

- c) en el punto 2.2.1 (*Train formation*), apartado 1, el término «OTIF technical admission» debe sustituirse por «UTP verification procedure», en aras de la coherencia con el punto 0.1, apartado 4;
- d) los puntos 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) y 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) deben suprimirse para ajustarse al paquete ETI de 2023.
- e) en el punto 4.2.3.4.2 (*Running dynamic behaviour*), el título de la letra d) debe sustituirse por «Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem» para ajustarse plenamente al paquete ETI de 2023;
- f) en el apartado 8 del punto 4.2.3.4.2 (*Running dynamic behaviour*), en los apartados 3 y 4 del punto 4.2.4.3 (*Type of brake system*), en el apartado 3 del punto 4.2.4.4.1 (*Emergency braking command*), en el apartado 5 del punto 4.2.4.4.2 (*Service braking command*), en el apartado 4 del punto 4.2.4.4.4 (*Dynamic braking command*), en el apartado 6 del punto 4.2.4.8.2 (*Magnetic track brake*), en el apartado 9 del punto 4.2.4.8.3 (*Eddy current track brake*), en el apartado 2 del punto 4.2.5.5.6 (*Door opening*), en el apartado 8 del punto 4.2.8.1.2 (*Requirements on performance*), en el apartado 4 del punto 4.2.8.2.4 (*Maximum power and current from the overhead contact line*), en el apartado 5, párrafo segundo, del punto 4.2.8.2.9.8 [*Running through phase or system separation sections (RST level)*];
- g) en los apartados 5 y 6 del punto 4.2.9.1.6 (*Driver's desk ergonomics*), en el apartado 4 del punto 4.2.9.3.6 (*Radio Remote control function by staff for shunting operation*), en los puntos 4.2.9.3.8.1 (*Sleeping mode*), 4.2.9.3.8.2 (*Passive shunting*), 4.2.9.3.8.3 (*Non leading*) y 4.2.9.3.9 (*Traction status*), en el apartado 5 del punto 4.2.10.4.2 (*Smoke Control*), y en el punto 4.2.13 (*Interface requirements with Automated Train Operation on-board*):
 - «signalling system» debe sustituirse por «control-command and signalling subsystem»;
 - debe suprimirse «See point 4.3.4», pues dicha referencia no está relacionada con el contenido del punto 4.2.3.4.2;
- h) en el punto 4.2.4.6.1 (*Limit of wheel rail adhesion profile*), debe suprimirse la frase «Note to points (1) – (4)», ya que el texto correspondiente es un requisito, no una nota;
- i) en el punto 4.2.4.7 (*Dynamic brake – Braking system linked to traction system*), el párrafo tercero debe sustituirse por «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.», a fin de ajustarse plenamente al paquete ETI de 2023;
- j) en el punto 4.2.7.1.4 (*Lamp controls*), apartado 3, «a flashing/blinking mode» debe sustituirse por «an automatic flashing/blinking mode», para ajustarse al significado del paquete ETI de 2023;
- k) en el apartado 1 del punto 4.2.9.6 (*Recording device*), el párrafo cuarto debe sustituirse por «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded» para ajustarse al significado del paquete ETI de 2023;

- l) en el punto 4.2.12.2 (*General documentation*), apartado 24:
 - primer guion, «signalling equipment» debe sustituirse por «control-command and signalling subsystem»;
 - el segundo guion debe sustituirse por «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)»;
- m) en el punto 6.2.6 (*Assessment of documentation requested for operation and maintenance*), apartado 1, debe suprimirse «and assessing entity», para ajustarse al significado del paquete ETI de 2023;
- n) en el punto 7.3.2, deben suprimirse todos los casos específicos del Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte, ya que se definen en la ETI LOC&PAS.

3.2.2. *Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (UTP PRM)*

La Unión Europea debe votar a favor de la revisión de la UTP PRM propuesta por la OTIF en el documento de trabajo de la CET TECH-25004.

3.2.3. *Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al marcado de los vehículos (UTP Marking)*

La Unión Europea debe votar a favor de la revisión de la UTP Marking propuesta por la OTIF en el documento de trabajo de la CET TECH-25005.

3.2.4. *Revisión de la prescripción técnica uniforme aplicable al subsistema «infraestructura» (UTP INF)*

La Unión Europea debe votar a favor de la revisión de la UTP INF propuesta por la OTIF en el documento de trabajo de la CET TECH-25006.

3.2.5. *Modificación de la UTP «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías» (UTP TAF)*

La Unión Europea debe votar a favor de las modificaciones de la UTP TAF propuestas por la OTIF en el documento de trabajo de la CET TECH-25007, a reserva de la modificación enumerada a continuación. En caso de que no se introduzca esta modificación, la Unión Europea debe votar en contra de la propuesta de revisión de la UTP TAF.

- en el cuadro del apéndice I, la línea 6 debe sustituirse por el texto siguiente para referirse, en su lugar, a la versión actualizada de los documentos técnicos de la ETI TAF publicados por la Agencia⁶:

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

⁶ Disponible en la dirección [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](https://github.com/ERA-TSI/TSI_TAF/Technical_documents_at_master).

		Data and Message Model		
--	--	------------------------	--	--

3.2.6. *Actualización del Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF*

La Unión Europea debe votar a favor de las modificaciones del Manual propuestas por la OTIF en el documento de trabajo de la CET TECH-25011, a reserva de las modificaciones enumeradas a continuación. En caso de que no se introduzcan estas modificaciones, la Unión Europea debe votar en contra de la propuesta de actualización del Manual.

Punto 5.3.3. *Specific cases*

- Los casos específicos deben utilizarse para concretar una desviación de un requisito de la UTP por limitaciones técnicas que afecten a la compatibilidad con el sistema existente.
- Los requisitos técnicos nacionales deben utilizarse para definir requisitos distintos de los establecidos en las UTP.
- En caso de que el método de evaluación de un caso específico sea complejo y demasiado largo para describirse en la UTP, el caso específico de la UTP podrá referirse en su lugar a un requisito técnico nacional específico que defina el método de evaluación correspondiente.

Punto 5.4. *National technical requirements*

- En caso de que un requisito técnico nacional entre, total o parcialmente, en el ámbito de aplicación de un requisito establecido en la UTP, deberá transferirse a la UTP en forma de caso específico.

Punto 10.3. *Correlation with EU Law*

- Aunque la UE y la OTIF han armonizado los requisitos que deben cumplir las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) para obtener la certificación y las cualificaciones de los organismos de certificación de EEM, el ámbito de aplicación de los organismos de certificación de EEM no pertenecientes a la UE se limita a la certificación de EEM fuera de la UE, independientemente de si los requisitos relativos a las EEM son equivalentes en la legislación de la UE y la del COTIF, y con independencia de que la UE acepte vehículos conformes con las UTP en el tráfico internacional hacia la UE sobre la base del COTIF. Por lo tanto, los organismos de certificación de EEM no pertenecientes a la UE no deben certificar EEM en la UE, a menos que un acuerdo específico con la UE se lo permita.
- Teniendo en cuenta que las reglas uniformes ATMF no incluyen condiciones de acceso al mercado para la prestación de servicios, las EEM y los organismos de certificación de EEM extranjeros no pueden hacer valer derechos para prestar sus servicios en otro Estado sobre la base del COTIF, sino que son las decisiones unilaterales o multilaterales entre dichos Estados las que pueden autorizar la prestación de estos servicios en el territorio de uno o varios de esos Estados.

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) prevé 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 cuestión⁷.

La noción 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 instrumentos 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»⁸.

4.1.2. Aplicación al presente caso

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

Los actos enumerados anteriormente que la CET debe adoptar en su 17.^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 COTIF⁹, los actos previstos serán vinculantes para la Unión en virtud del Derecho internacional, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, del APTU y el artículo 35, apartados 3 y 4, del COTIF.

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 adopte una posición en nombre de la Unión.

⁷ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, República Federal de Alemania / Consejo de la Unión Europea, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

⁸ 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.

⁹ Decisión del Consejo 103/2013/UE, 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

4.2.2. Aplicación al presente caso

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

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 17.^a reunión de la Comisión de Expertos Técnicos de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en relación con la revisión de las prescripciones técnicas uniformes aplicables al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros» (UTP LOC&PAS), a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (UTP PRM), al marcado de los vehículos (UTP Marking), al subsistema «infraestructura» (UTP INF), al subsistema «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías» (UTP TAF), y a la actualización del Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF

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:

- (1) La Unión se adhirió al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril («el COTIF»), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius, de 3 de junio de 1999, de conformidad con la Decisión 2013/103/UE del Consejo¹⁰ 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»)¹¹.
- (2) De conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra f), del COTIF, se estableció la Comisión de Expertos Técnicos («la CET») de la OTIF.
- (3) De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), del COTIF, y con arreglo al artículo 6, apartado 1, de las 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 (APTU), apéndice F del COTIF, la CET es competente para adoptar o modificar, entre otras cosas, las prescripciones técnicas uniformes (UTP) aplicables al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros» (UTP LOC&PAS), a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (UTP PRM), al marcado de los vehículos (UTP Marking), al subsistema

¹⁰ Decisión del Consejo 2013/103/UE, 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ DO L 51 de 23.2.2013, p. 8.

«infraestructura» (UTP INF), y al subsistema «aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías» (UTP TAF).

- (4) De conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra e), del COTIF y de conformidad con el artículo 21, apartado 4, de las reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional (ATMF — apéndice G del Convenio); la CET es competente para adoptar o modificar, entre otras cosas, el Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF.
- (5) La CET ha incluido en el orden del día de su 17.^a sesión, que se celebrará los días 17 y 18 de junio de 2025, propuestas de decisiones para revisar la UTP LOC&PAS, la UTP PRM, la UTP Marking y la UTP INF, para modificar el apéndice I de la UTP TAF y para actualizar el Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF.
- (6) Los actos previstos de la CET surtirán efectos jurídicos.
- (7) 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 de conformidad con el artículo 6, apartado 1, del APTU y el artículo 35, apartados 3 y 4, del COTIF.
- (8) Los objetivos de dichas decisiones son armonizar la UTP LOC&PAS, la UTP PRM, la UTP Marking y la UTP INF con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión¹², armonizar las referencias a los documentos técnicos de la AFE de la ETI TAF que figuran en el apéndice I de la UTP TAF, y actualizar el Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF teniendo en cuenta la experiencia adquirida por los Estados contratantes del COTIF.
- (9) Las decisiones previstas de la OTIF para revisar la UTP PRM, la UTP Marking y la UTP INF se ajustan al Derecho y a los objetivos estratégicos de la Unión, pues contribuyen 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.
- (10) Las decisiones previstas de la OTIF para revisar la UTP LOC&PAS y modificar el apéndice I de la UTP TAF también se ajustan en términos generales al Derecho y a los objetivos estratégicos de la Unión, y contribuyen a la armonización de la legislación de la OTIF con las disposiciones equivalentes del Derecho de la Unión. Sin embargo, algunos de los cambios propuestos por la OTIF deben armonizarse con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión¹³ («el paquete ETI de 2023»). Por consiguiente, es necesario proponer modificaciones de las decisiones de la OTIF previstas para revisar la UTP LOC&PAS y modificar el apéndice I de la UTP TAF, a fin de garantizar la armonización con el acervo de la UE, modificado en último lugar por el paquete ETI de 2023. Por consiguiente, la Unión debe apoyar las decisiones previstas, a reserva de que se introduzcan estas modificaciones.

¹² Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1300/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1304/2014 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 (DO L 222 de 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

¹³ Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1300/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1304/2014 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 (DO L 222 de 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante la 17.^a sesión de la CET del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, por lo que respecta a la revisión de la UTP LOC&PAS, aplicable al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros», a la revisión de la UTP PRM, aplicable a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, a la revisión de la UTP Marking, aplicable al marcado de los vehículos, a la revisión de la UTP INF, aplicable al subsistema «Infraestructura», y a la actualización de las referencias a los documentos técnicos de la ETI TAF, que figuran en el apéndice I de la UTP TAF, y del Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF será la siguiente:

- 1) Votar a favor de la revisión propuesta por la CET de la UTP LOC&PAS, aplicable al subsistema «material rodante — locomotoras y material rodante de viajeros», tal como se recoge en el documento de trabajo de la CET TECH-25003 UTP LOC&PAS, a reserva de las siguientes modificaciones:
 - a) en la sección 1 (*Introduction*) del anexo, párrafo segundo, sustituir la palabra «infrastructure» por «network(s)»;
 - b) en el punto 2.1 (*The rolling stock subsystem as part of the rail system*) del anexo, párrafo cuarto, suprimir «, UTP WAG»;
 - c) en el punto 2.2.1 (*Train formation*), apartado 1, sustituir el término «OTIF technical admission» por «UTP verification procedure»;
 - d) suprimir los puntos 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) y 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem);
 - e) en el punto 4.2.3.4.2 (*Running dynamic behaviour*), sustituir el título de la letra d) por «Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem»;
 - f) en el apartado 8 del punto 4.2.3.4.2 (*Running dynamic behaviour*), en los apartados 3 y 4 del punto 4.2.4.3 (*Type of brake system*), en el apartado 3 del punto 4.2.4.4.1 (*Emergency braking command*), en el apartado 5 del punto 4.2.4.4.2 (*Service braking command*), en el apartado 4 del punto 4.2.4.4.4 (*Dynamic braking command*), en el apartado 6 del punto 4.2.4.8.2 (*Magnetic track brake*), en el apartado 9 del punto 4.2.4.8.3 (*Eddy current track brake*), en el apartado 2 del punto 4.2.5.5.6 (*Door opening*), en el apartado 8 del punto 4.2.8.1.2 (*Requirements on performance*), en el apartado 4 del punto 4.2.8.2.4 (*Maximum power and current from the overhead contact line*), en el apartado 5, párrafo segundo, del punto 4.2.8.2.9.8 [*Running through phase or system separation sections (RST level)*], en los apartados 5 y 6 del punto 4.2.9.1.6 (*Driver's desk ergonomics*), en el apartado 4 del punto 4.2.9.3.6 (*Radio Remote control function by staff for shunting operation*), en los puntos 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*), en el apartado

5 del punto 4.2.10.4.2 (*Smoke Control*), en el punto 4.2.13 (*Interface requirements with Automated Train Operation on-board*):

- sustituir «signalling system» por «control-command and signalling subsystem»,
 - suprimir «See point 4.3.4»;
 - g) en el punto 4.2.4.6.1 (*Limit of wheel rail adhesion profile*), suprimir «Note to points (1) – (4)»;
 - h) en el punto 4.2.4.7 (*Dynamic brake – Braking system linked to traction system*), sustituir el párrafo tercero por «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.»;
 - i) en el punto 4.2.7.1.4 (*Lamp controls*), apartado 3, sustituir «a flashing/blinking mode» por «an automatic flashing/blinking mode»;
 - j) en el apartado 1 del punto 4.2.9.6 (*Recording device*), sustituir el párrafo cuarto por «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded»;
 - k) en el punto 4.2.12.2 (*General documentation*), apartado 24:
 - en el primer guion, sustituir «signalling equipment» por «control-command and signalling subsystem»,
 - el segundo guion debe sustituirse por «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).»;
 - l) en el punto 6.2.6 (*Assessment of documentation requested for operation and maintenance*), apartado 1, suprimir «and assessing entity»;
 - m) en el punto 7.3.2, suprimir todos los casos específicos del Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
- 2) Votar a favor de las modificaciones propuestas por la CET de la UTP PRM, aplicable a la accesibilidad del sistema ferroviario para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, tal como se recogen en el documento de trabajo de la CET TECH-25004 UTP PRM.
 - 3) Votar a favor de las modificaciones propuestas por la CET de la UTP Marking, aplicable al marcado de los vehículos, tal como se recogen en el documento de trabajo de la CET TECH-25005 UTP Marking.
 - 4) Votar a favor de las modificaciones propuestas por la CET de la UTP INF, aplicable al subsistema «infraestructura», tal como se recogen en el documento de trabajo de la CET TECH-25006 UTP INF.
 - 5) Votar a favor de la propuesta de la CET de actualizar las referencias a los documentos técnicos de la ETI TAF que figuran en el apéndice I de la UTP TAF, tal como se recoge en el documento de trabajo de la CET TECH-25007 UTP TAF.
 - En el cuadro del apéndice I, sustituir la línea 6 por la siguiente:

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

		Data and Message Model		
--	--	------------------------	--	--

- 6) Votar a favor de la propuesta de la CET de actualizar el Manual para la implementación y aplicación de las reglas uniformes APTU y ATMF, tal como se recoge en el documento de trabajo de la CET TECH-25011, a reserva de las siguientes modificaciones:
- Punto 5.3.3. *Specific cases*
 - en el primer guion, «A specific case is primarily used» debe sustituirse por «A specific case should be used»,
 - en el primer guion, «deviation from a requirement in the UTP» should be completed with» debe completarse con «due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.»,
 - en el primer guion, «and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs» debe sustituirse por «. A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs»,
 - en el quinto guion, «the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose» debe sustituirse por «the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method».
 - Punto 5.4. *National technical requirements*
 - en el párrafo cuarto, «In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case» debe sustituirse por «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».
 - Punto 10.3. *Correlation with EU Law*
 - en el párrafo segundo, «whether an ECM» debe sustituirse por «whether their ECM»,
 - en el párrafo cuarto, primer guion, «should be accepted» debe sustituirse por «should be accepted in international traffic»,
 - en el párrafo cuarto, segundo guion, «For the purpose of providing ECM services,» debe sustituirse por «For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,» y «Contracting States» debe sustituirse por «that Contracting State».
- 7) La Comisión puede acordar modificaciones menores de los actos contemplados en el presente artículo, sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

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.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el 16 de junio de 2025.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta