EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 13. møde i Det Tekniske Ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) med henblik på vedtagelse af ændringer af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog, UTP'en om rullende materiel — godsvogne og af UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, vedtagelse af UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og af UTP'en om delsystemet Infrastruktur, ajourføring af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF, og om revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Det 13. møde i Det Tekniske Ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) afholdes i Bern den 22. juni 2021. Dagsordenen for mødet omfatter:

– et forslag til ændring af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog

– et forslag om ændring af UTP'en om rullende materiel — godsvogne

– et forslag om ændring af UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet

– et forslag til vedtagelse af UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning

– et forslag til vedtagelse af UTP'en for delsystemet Infrastruktur

– et forslag til revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse

– et forslag til ajourføring af de henvisninger til de tekniske dokumenter i TSI'en om telematik for godstrafikken, der er anført i tillæg I til UTP TAF.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne til ovennævnte beslutninger, som skal vedtages af Det Tekniske Ekspertudvalg, skal fastlægges ved en rådsafgørelse på grundlag af artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)

Konventionen om internationale jernbanebefordringer ("COTIF") af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, er en international aftale, hvor både Unionen og 25 medlemsstater er kontraherende parter (kun Cypern og Malta er ikke).

Den Europæiske Union tiltrådte COTIF ved Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011[1]. I afgørelsens bilag III fastlægges den interne ordning for Rådet, medlemsstaterne og Kommissionen i procedurer under OTIF. I henhold til punkt 3.1 i bilag III vil Kommissionen, hvis et dagsordenspunkt handler om spørgsmål, hvor Unionen har enekompetence, stemme på Unionens vegne.

I henhold til artikel 2, § 1, i COTIF har OTIF til formål at tilgodese, forbedre og fremme international jernbanetrafik på alle områder, især ved at etablere en fælles retsordning på forskellige retlige områder af international jernbanebefordring. COTIF regulerer også organisationens drift, dens målsætninger, beføjelser, forholdet til de kontraherende stater og dens generelle aktiviteter.

[1] Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1).

COTIF vedrører derfor jernbanelovgivning inden for en række forskellige juridiske og tekniske jernbaneanliggender, der er opdelt i to dele, nemlig selve konventionen, i henhold til hvilken driften af OTIF reguleres, og de otte bilag, der indeholder fælles regler på jernbaneområdet:

– Bilag A — Kontrakt om international befordring af passagerer med jernbane (**CIV**)

– Bilag B — Kontrakt om international befordring af gods med jernbane (**CIM**)

– Bilag C — International befordring af farligt gods med jernbane (**RID**)

– Bilag D — Kontrakt om anvendelse af vogne i international jernbanetrafik (**CUV**)

– Bilag E — Kontrakt om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (**CUI**)

– Bilag F — Fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske forskrifter til brug for jernbanemateriel der skal anvendes i international trafik (**APTU UR**)

– Bilag G — Fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der skal anvendes i international trafik (**ATMF UR**)

– Bilag H — Fælles regler for sikker togdrift i international trafik (**EST UR**).

Der findes 12 fælles tekniske forskrifter (UTP'er) for teknisk interoperabilitet, der er baseret på bilag F og G til COTIF. UTP'erne inden for rammerne af COTIF tjener samme formål som EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) om godkendelse til international trafik.

42 ud af 47 stater, der er parter i COTIF, herunder de nævnte 25 EU-medlemsstater, anvender bilag F og G.

2.2. Det Tekniske Ekspertudvalg under OTIF

Det Tekniske Ekspertudvalg er nedsat ved artikel 13, § 1, litra f), i COTIF. Den består af de OTIF-medlemsstater, der anvender bilag F og G (APTU og ATMF) til COTIF.

Det Tekniske Ekspertudvalg har kompetence i spørgsmål vedrørende interoperabilitet og teknisk harmonisering inden for jernbaneområdet og tekniske godkendelsesprocedurer. Den udarbejder bilagene APTU og ATMF og de fælles regler heri vedrørende jernbanemateriel, der skal anvendes i international trafik, hvilket især vedrører:

- vedtagelse af tekniske forskrifter for køretøjer og infrastruktur og validering af standarder
- procedurer for vurdering af køretøjers overensstemmelse
- bestemmelser vedrørende vedligeholdelse af køretøjer
- ansvar for oprangering og sikker anvendelse af køretøjer
- bestemmelser om risikoevaluering og - vurdering
- specifikationer for registre.

Det Tekniske Ekspertudvalg har en stående arbejdsgruppe (WG TECH), der er ansvarlig for forberedelsen af førstnævntes beslutninger.

I henhold til artikel 20, stk. 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6 i bilag F (APTU) har Det Tekniske Ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre UTP'erne. Det

Tekniske Ekspertudvalg har, jf. artikel 15, § 2, i ATMF, kompetence til at foreslå ændringer i ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse.

2.3. Det Tekniske Ekspertudvalgs vedtagelse af retsakter

I henhold til artikel 6 i APTU beslutter Det Tekniske Ekspertudvalg, om der skal vedtages en UTP eller en bestemmelse, der ændrer den, i overensstemmelse med proceduren i konventionens artikel 16, 20 og 33, § 6. Den sædvanlige vedtagelsesproces for så vidt angår UTP'er kan tage omkring halvandet år.

2.4. De retsakter, der skal vedtages af Det Tekniske Ekspertudvalg på dens møde den 22. juni 2021

2.4.1. Ændring af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog, UTP'en om rullende materiel, godsvogne, og UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.

OTIF's fælles tekniske forskrifter (UTP'er) er et sæt tekniske specifikationer, der følger af COTIF's principper, målsætninger og procedurer for konstruktion og drift af jernbanemateriel med det overordnede mål at opnå maksimal interoperabilitet. OTIF's UTP'er tjener samme formål som EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er).

For at sikre ækvivalensen mellem køretøjer, der er godkendt i overensstemmelse med EU-retten, og køretøjer, som er godkendt til international drift i overensstemmelse med artikel 3a i ATMF, bør Den Europæiske Unions TSI'er og COTIF's UTP'er fortsat afstemmes.

De foreslåede ændringer, som Det Tekniske Ekspertudvalg skal vedtage, sikrer fortsat fuld ækvivalens som defineret i ATMF mellem Den Europæiske Unions og COTIF's bestemmelser.

- UTP om lokomotiver og rullende materiel til passagertog (LOC&PAS)

Denne UTP vedrører et bestemt delsystem og har til formål at sikre, at de væsentlige krav og kravet om interoperabilitet mellem de tekniske systemer og komponenter, der er nødvendige i den internationale jernbanetrafik, opfyldes. Den nuværende UTP LOC&PAS blev udarbejdet på grundlag af Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 (TSI LOC&PAS)[2].

Formålet med dette forslag om ændring af UTP LOC&PAS er at indarbejde de nye elementer, der følger af revisionen af de fælles regler i APTU af 1. marts 2019, og at sikre, at UTP'en fortsat er i overensstemmelse med Den Europæiske Unions TSI LOC&PAS som ændret af EU den 16. maj 2019 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776[3] og den 9. marts 2020 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/387[4].

For at sikre, at køretøjer, der er godkendt i overensstemmelse med EU-retten, og køretøjer, som er godkendt til international drift i overensstemmelse med artikel 3a i ATMF, fortsat

---

[2] Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 af 18. november 2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 228).

[3] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU med henblik på tilpasning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsen af de specifikke mål, der er fastlagt i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 108).

[4] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/387 af 9. marts 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) 2016/919 for så vidt angår udvidelse af anvendelsesområdet og overgangsfaser (EUT L 73 af 10.3.2020, s. 6).

anerkendes gensidigt, skal Den Europæiske Unions TSI'er og COTIF's UTP'er fortsat afstemmes.

Som følge af brexit bør særtilfældene for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands net angives i UTP'en, eftersom de er fjernet fra TSI'en.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog.

- UTP om rullende materiel — godsvogne (UTP WAG)

UTP'en om godsvogne fastsætter krav til køretøjer til transport af lastvogne. Kravene er ækvivalente med TSI WAG som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019.

Formålet med dette forslag om at ændre UTP WAG er at indarbejde de nye elementer, der følger af revisionen af APTU's fælles regler af 1. marts 2019, og at sikre, at UTP'en fortsat stemmer overens med den retlige udvikling i Den Europæiske Union.

Den Europæiske Union har offentliggjort Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/387 af 9. marts 2020, hvorved TSI WAG for nyligt blev ændret. Som følge heraf skal UTP WAG ændres igen for at sikre, at UTP'en fortsat stemmer overens med TSI'en.

Som følge af brexit bør særtilfældene for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands net angives i UTP'en, eftersom de er fjernet fra TSI'en.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP'en om godsvogne.

- UTP om personer med handicap (UTP PRM)

UTP PRM indeholder harmoniserede krav til tilgængelighed for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, som finder anvendelse på køretøjer, der anvendes i international trafik. Den nuværende UTP PRM er udarbejdet på grundlag af Den Europæiske Unions TSI PRM fra 2014.

EU's TSI blev ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/772[5] af 16. maj 2019 for så vidt angår statusoversigter til identifikation af hindringer for tilgængelighed, information af brugerne og overvågning og evaluering af fremskridt med hensyn til tilgængelighed.

For at sikre, at køretøjer, der er godkendt i overensstemmelse med EU-retten, og køretøjer, som er godkendt til international drift i overensstemmelse med artikel 3a i ATMF, fortsat anerkendes gensidigt, skal Den Europæiske Unions TSI'er og COTIF's UTP'er fortsat afstemmes.

Med de foreslåede ændringer vil UTP PRM blive tilpasset til den seneste udgave af TSI'en, og det vil blive sikret, at PRM-reglerne for køretøjer, der anvendes i international jernbanetrafik, fortsat er fuldstændig ækvivalente i henhold til ATMF.

Som følge af brexit bør særtilfældene for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands net angives i UTP'en, eftersom de er fjernet fra TSI'en.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP PRM.

[5] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/772 af 16. maj 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 1300/2014 for så vidt angår statusoversigter til identifikation af hindringer for tilgængelighed, information af brugerne og overvågning og evaluering af fremskridt med hensyn til tilgængelighed (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 1).

2.4.2. Vedtagelse af UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og UTP'en om delsystemet Infrastruktur

- UTP om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning (UTP TCRC)

Denne UTP indeholder detaljerede bestemmelser om jernbanevirksomhedernes ansvar for oprangeringen af tog til brug i international trafik og infrastrukturforvalternes ansvar for at kontrollere kompatibiliteten mellem tog og de strækninger, hvorpå de skal anvendes.

Forslaget til UTP TCRC kombinerer et udvalgt antal parametre fra to forskellige EU-retsakter, nemlig de tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for drift og trafikstyring (TSI OPE) og specifikationerne for infrastrukturregistret (RINF).

UTP WAG og UTP LOC&PAS indeholder henvisninger til kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning, hvor jernbanevirksomheder kontrollerer alle relevante parametre for køretøjer eller tog for at sikre, at de er kompatible med den strækning, de vil blive benyttet på. Bestemmelserne i den foreslåede UTP TCRC skal erstatte både tillæg I til UTP WAG og tillæg K til UTP LOC&PAS.

Den udgave af tillæg I til UPT WAG, der blev vedtaget af Det Tekniske Ekspertudvalg den 30. september 2020, med ikrafttrædelsesdato den 1. april 2021 og tillæg K til UTP LOC&PAS af 1. januar 2015 bør derfor ophæves, når UTP TCRC træder i kraft.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP TCRC.

- UTP om delsystemet Infrastruktur (UTP INF)

Denne UTP indeholder de parametre for jernbaneinfrastruktur, der er relevante for kompatibiliteten med køretøjer og specifikke metoder til kontrol af disse parametre.

Det Tekniske Ekspertudvalg analyserede retsgrundlaget nøje og formulerede vejledende principper og mål for udarbejdelsen af UTP INF.

UTP INF er udarbejdet på grundlag af arbejdsgruppen WG TECH's synspunkt og er baseret på TSI INF som ændret senest ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP INF.

2.4.3. Revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse

For at sikre, at der fortsat er ækvivalens som defineret i artikel 3a, § 5, i ATMF mellem Den Europæiske Unions regler og COTIF's regler, bør COTIF's regler ændres.

Hovedformålet med den nye tekst er at udvide certifikatets anvendelsesområde sammenlignet med det foregående, som var begrænset til certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne, til at omfatte alle køretøjstyper.

Som en konsekvens heraf, og uanset om certificering er obligatorisk for en bestemt enhed med ansvar for vedligeholdelse, skal alle enheder med ansvar for vedligeholdelse, herunder sådanne, som ikke er certificeret af eksterne certificeringsorganer, overholde de generelle krav og kriterier til sikring af nedre grænser for vedligeholdelse, som fastsat i bilag II til UTP-forslaget.

De fælles regler i ATMF (bilag G til COTIF, herefter benævnt ATMF) indeholder generelle regler for enheder med ansvar for vedligeholdelse.

Der er kort sagt to grunde til, at de nuværende tekster skal ændres:

– Omfanget af certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse i det nye bilag A til ATMF omfatter ikke kun godsvogne. Dette bør navnlig afspejles i artikel 15 i ATMF, i henhold til hvilken der på nuværende tidspunkt kun er krav om certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne.

– I artikel 3a i ATMF henvises der til EU-lovgivning, der ikke længere er i kraft (direktiv 2004/49/EF[6] er blevet ophævet og erstattet af direktiv (EU) 2016/798[7]).

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's forslag til en fuldstændig revision af specifikationerne for enheder med ansvar for vedligeholdelse.

2.4.4. Ajourføring af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF.

I UTP TAF henvises der til tekniske dokumenter i TSI TAF[8], som offentliggøres og ajourføres regelmæssigt på webstedet for Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA). En sådan henvisning blev medtaget i UTP'en, således at IT-bestemmelserne er nedfældet i COTIF, men forvaltes af ERA. Eftersom en ændring af disse henvisninger formelt udgør en ændring af UTP TAF, skal Det Tekniske Ekspertudvalg træffe beslutning herom i henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og artikel 6 og 8a i APTU.

Som følge heraf er det nødvendigt at ændre de tekniske dokumenter, der henvises til i tillæg I til UTP TAF, for at korrigere fejl, tage hensyn til feedback, følge med den tekniske udvikling og opretholde ækvivalensen med de specifikationer, der anvendes i EU.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's forslag om at ajourføre henvisningerne til de tekniske dokumenter i TSI TAF.

2.5. Unionens kompetence og stemmeret

I artikel 6 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), godkendt ved Rådets afgørelse af 16. juni 2011, fastsættes følgende:

"1. Når det drejer sig om beslutninger inden for områder, der henhører under Unionens enekompetence, udøver Den Europæiske Union de stemmerettigheder, der tilkommer dens medlemsstater i henhold til konventionen.

2. Når det drejer sig om beslutninger inden for områder, hvor Unionen har delt kompetence med sine medlemsstater, stemmer enten Unionen eller dens medlemsstater.

3. Med forbehold af artikel 26, § 7, i konventionen råder Unionen over samme antal stemmer som de af dens medlemsstater, som også er parter i konventionen. Når Unionen stemmer, stemmer dens medlemsstater ikke."

---

6 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet).

7 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).

8 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/778 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår ændringsstyring (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 356).

I henhold til EU-retten har Unionen enekompetence på de områder inden for jernbanetransport, hvor COTIF eller retsakter, der vedtages i henhold hertil, kan berøre de eksisterende EU-regler eller ændre deres rækkevidde.

Formålet med de foreslåede afgørelser er at:

- tilpasse UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog og UTP'en om rullende materiel — godsvogne til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/387[9]
- tilpasse UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/772[10]
- vedtage en ny UTP om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773[11]
- vedtage en ny UTP for delsystemet Infrastruktur i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014[12] som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776[13]
- foreslå en revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse for OTIF's Revisionsudvalg med henblik på at tilpasse det til direktiv (EU) 2016/798[14]
- tilpasse henvisningerne til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF[15].

EU's regler vil klart blive berørt af vedtagelsen af disse beslutninger.

Unionen, repræsenteret ved Kommissionen, udøver de stemmerettigheder, der er knyttet til vedtagelsen af disse beslutninger.

---

9 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/387 af 9. marts 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) 2016/919 for så vidt angår udvidelse af anvendelsesområdet og overgangsfaser (EUT L 73 af 10.3.2020, s. 6).

10 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/772 af 16. maj 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 1300/2014 for så vidt angår statusoversigter til identifikation af hindringer for tilgængelighed, information af brugerne og overvågning og evaluering af fremskridt med hensyn til tilgængelighed (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 1).

11 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse 2012/757/EU (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 5).

12 Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014 af 18. november 2014 om de tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet Infrastruktur i EU's jernbanesystem (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 1).

13 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU med henblik på tilpasning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsen af de specifikke mål, der er fastlagt i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 108).

14 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).

15 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/778 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår ændringsstyring (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 356).

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

Af ovennævnte grunde bør Unionen stemme for forslagene.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i konventionen[16].

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"[17].

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

De retsakter, som Det Tekniske Ekspertudvalg skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter har retsvirkninger, fordi de ændrer OTIF's retlige rammer, idet de bringer COTIF's UTP'er i overensstemmelse med EU's TSI'er, ECM-forordningen og specifikationerne for køretøjsregistret i overensstemmelse med EU's tilsvarende gennemførelsesforordninger, og får bindende virkning for Unionen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører jernbanetransport.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 91 i TEUF.

---

[16] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

[17] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 91 i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2021/0095 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 13. møde i Det Tekniske Ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) med henblik på vedtagelse af ændringer af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog, UTP'en om rullende materiel — godsvogne og af UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, vedtagelse af UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og af UTP'en om delsystemet Infrastruktur, ajourføring af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF, og om revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Unionen er tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer ("COTIF") af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2013/103/EU[18].

(2) Alle medlemsstater undtagen Cypern og Malta er part i COTIF.

(3) I henhold til artikel 13, § 1, litra f), i COTIF er der nedsat et teknisk ekspertudvalg ("Det Tekniske Ekspertudvalg") under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF).

(4) I henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6 i bilag F (APTU) har Det Tekniske Ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre bl.a. de fælles tekniske forskrifter (UTP'er) om lokomotiver og rullende materiel til passagertog (UTP LOC&PAS), godsvogne (UTP'en om vogne), tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet (UTP PRM), de tekniske dokumenter, der henvises til i tillæg I til trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF), UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og UTP'en om delsystemet Infrastruktur.

(5) Endelig har Det Tekniske Ekspertudvalg, jf. artikel 15, § 2, i ATMF, kompetence til at foreslå en revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse.

[18] Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1).

(6) Dagsordenen for Det Tekniske Ekspertudvalgs 13. møde, som afholdes den 22. juni 2021, omfatter et forslag om beslutninger om ændring af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog, UTP'en om rullende materiel — godsvogne, UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, vedtagelse af UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og af UTP'en om delsystemet Infrastruktur, ajourføring af de henvisninger til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF, og revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse.

(7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Det Tekniske Ekspertudvalg og, for så vidt angår revisionen af ATMF, OTIF's Revisionsudvalg, bør fastlægges, da de foreslåede ændringer får bindende virkning for Unionen.

(8) Målene med disse beslutninger er at bringe UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog, UTP'en om rullende materiel — godsvogne og UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet i overensstemmelse med henholdsvis Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/387[19] og (EU) 2019/772[20], at vedtage en ny UTP om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og en ny UTP om delsystemet Infrastruktur i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773[21] og Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014[22] som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776[23] og at foreslå OTIF's Revisionsudvalg en revision af ATMF for så vidt angår enhed med ansvar for vedligeholdelse med henblik på at tilpasse det til direktiv (EU) 2016/798[24].

(9) De foreslåede beslutninger er i overensstemmelse med Unionens lovgivning og strategiske mål, idet de bidrager til at bringe OTIF-bestemmelserne i overensstemmelse med EU-rettens tilsvarende bestemmelser, og de bør derfor støttes af Unionen —

---

19 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/387 af 9. marts 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) 2016/919 for så vidt angår udvidelse af anvendelsesområdet og overgangsfaser (EUT L 73 af 10.3.2020, s. 6).

20 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/772 af 16. maj 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 1300/2014 for så vidt angår statusoversigter til identifikation af hindringer for tilgængelighed, information af brugerne og overvågning og evaluering af fremskridt med hensyn til tilgængelighed (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 1).

21 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse 2012/757/EU (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 5).

22 Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014 af 18. november 2014 om de tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet Infrastruktur i EU's jernbanesystem (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 1).

23 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU med henblik på tilpasning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsen af de specifikke mål, der er fastlagt i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 108).

24 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 13. møde i Det Tekniske Ekspertudvalg under konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 med henblik på vedtagelse af ændringer af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog, UTP'en om godsvogne og UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, på vedtagelse af UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og af UTP'en om delsystemet Infrastruktur, på ajourføring af de henvisninger til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF, og på revision af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse skal være følgende:

(1) der skal stemmes for de ændringer af UTP'en om lokomotiver og rullende materiel til passagertog, der foreslås af Det Tekniske Ekspertudvalg, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS bilag og TECH-20041 LOC PAS afgørelse

(2) der skal stemmes for de ændringer af UTP'en om rullende materiel — godsvogne, der foreslås af Det Tekniske Ekspertudvalg, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20042-CTE13 WAG udkast til ændringer og TECH-20042 WAG afgørelse

(3) der skal stemmes for de ændringer af UTP'en om tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, der foreslås af Det Tekniske Ekspertudvalg, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20043-CTE UTP PRM udkast til ændringer og TECH-20043 PRM afgørelse

(4) der skal stemmes for vedtagelsen af UTP'en om oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning, som foreslået af Det Tekniske Ekspertudvalg, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20039 UTP TCRC og TECH-20039 TCRC afgørelse

(5) der skal stemmes for vedtagelsen af UTP'en om delsystemet Infrastruktur, som foreslået af Det Tekniske Ekspertudvalg, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20040-UTP INF udkast og TECH-20040 INF afgørelse

(6) der skal stemmes for Det Tekniske Ekspertudvalgs forslag om at ajourføre de henvisninger til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP TAF, jf. arbejdsdokumentet TECH-21009-CTE UTP TAF afgørelse

(7) der skal stemmes for revisionen af ATMF for så vidt angår enheder med ansvar for vedligeholdelse, jf. arbejdsdokumentet TECH-20045 ATMF afgørelse.

Artikel 2

Efter vedtagelsen offentliggøres Det Tekniske Ekspertudvalgs beslutninger i *Den Europæiske Unions Tidende* med angivelse af datoen for deres ikrafttræden.

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Rådets vegne
Formand