EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de 13e vergadering van de Commissie van technisch deskundigen van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met het oog op de vaststelling van wijzigingen van de UTP betreffende locomotieven en reizigerstreinen, van de UTP betreffende rollend materieel – goederenwagens, van de UTP betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, de vaststelling van de UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten en van de UTP betreffende het subsysteem infrastructuur, de actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF in aanhangsel I van de UTP TAF en de herziening van de ATMF met betrekking tot met het onderhoud belaste entiteiten (ECM)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

De 13e vergadering van de commissie van technisch deskundigen (CTE) van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) vindt plaats op 22 juni 2021 in Bern. Op de agenda van de vergadering staan:

– een voorstel tot wijziging van de UTP betreffende locomotieven en reizigerstreinen;

– een voorstel tot wijziging van de UTP betreffende rollend materieel – goederenwagens;

– een voorstel tot wijziging van de UTP betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit;

– een voorstel voor de goedkeuring van de UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten;

– een voorstel tot vaststelling van de UTP betreffende het subsysteem infrastructuur;

– een voorstel tot herziening van de ATMF betreffende met onderhoud belaste entiteiten (ECM);

– een voorstel om de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF als genoemd in aanhangsel I van UTP TAF te actualiseren.

Het namens de Unie in te nemen standpunt ten aanzien van de bovengenoemde besluiten die door de CTE moeten worden genomen, moet krachtens artikel 218, lid 9, VWEU worden vastgesteld middels een besluit van de Raad.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif)

Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, als gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (Cotif), is een internationale overeenkomst waarbij zowel de Unie als 25 lidstaten partij zijn (alleen Cyprus en Malta zijn geen partij).

De Europese Unie is bij Besluit 2013/103/EU[1] van de Raad van 16 juni 2011 toegetreden tot het Cotif. In bijlage III bij dat besluit is de interne regeling voor de Raad, de lidstaten en de Commissie in OTIF-procedures vastgesteld. Overeenkomstig punt 3.1 van die bijlage III stemt de Commissie namens de Unie over agendapunten waarvoor alleen de Unie bevoegd is.

Volgens artikel 2, §1, van het Cotif heeft de OTIF tot doel het internationale spoorwegverkeer in alle opzichten te bevorderen, te verbeteren en te vergemakkelijken, met name door uniforme rechtsstelsels op te stellen voor diverse rechtsgebieden in verband met het internationaal spoorverkeer. Het Cotif regelt ook de werking van de OTIF, haar doelstellingen en bevoegdheden, de betrekkingen met de verdragsluitende landen en de activiteiten in het algemeen.

[1] Besluit 2013/103/EU van de Raad van 16 juni 2011 betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1).

Het Cotif betreft spoorwegwetgeving inzake een aantal wettelijke en technische aangelegenheden en is in twee delen verdeeld: het verdrag zelf, dat de werking van de OTIF regelt, en de acht aanhangsels, die in een uniforme spoorwegregelgeving voorzien.

– Aanhangsel A – Overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (**CIV**)

– Aanhangsel B – Overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (**CIM**)

– Aanhangsel C – Internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (**RID**)

– Aanhangsel D – Overeenkomst inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (**CUV**)

– Aanhangsel E – Overeenkomst inzake het gebruik van infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (**CUI**)

– Aanhangsel F – Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (**APTU UR**)

– Aanhangsel G – Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (**ATMF UR**)

– Aanhangsel H – Uniforme Regelen betreffende de veilige exploitatie van treinen in internationaal verkeer (**EST UR**)

Op grond van de aanhangsels F en G van het Cotif zijn er 12 uniforme technische voorschriften (UTP's) voor de technische interoperabiliteit vastgesteld. De UTP's in het kader van het Cotif hebben hetzelfde doel als de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) van de EU voor de toelating tot het internationaal verkeer.

42 van de 47 staten die partij zijn bij het Cotif, waaronder de reeds genoemde 25 EU-lidstaten, passen de aanhangsels F en G toe.

2.2. De Commissie van technisch deskundigen (CTE) van de OTIF

De CTE is opgericht bij artikel 13, § 1, punt f), van het COTIF. Het bestaat uit de lidstaten van de OTIF die de aanhangsels F en G (APTU, ATMF) van het Cotif toepassen.

De CTE is bevoegd voor interoperabiliteit en technische harmonisatie in de spoorwegsector en voor technische goedkeuringsprocedures. Ze ontwikkelt de aanhangsels APTU en ATMF en de Uniforme Regelen, die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in het internationaal verkeer, en die met name betrekking hebben op:

- de vaststelling van technische voorschriften voor voertuigen en infrastructuur en de validering van normen;
- procedures voor de beoordeling van de conformiteit van voertuigen;
- bepalingen inzake het onderhoud van voertuigen;
- verantwoordelijkheden voor de samenstelling van treinen en het veilig gebruik van voertuigen;
- bepalingen inzake risico-evaluatie en -beoordeling;
- specificaties voor registers.

De besluiten van de CTE worden voorbereid door een permanente werkgroep (WG TECH).

Overeenkomstig artikel 20, §1, punt b), van het Cotif en artikel 6 van aanhangsel F (APTU) is de CTE bevoegd om de UTP's vast te stellen of te wijzigen. Overeenkomstig artikel 15, §2, van de ATMF is de CTE bevoegd om wijzigingen van de ATMF voor te stellen met betrekking tot met het onderhoud belaste entiteiten (ECM's).

2.3. Vaststelling van besluiten door de CTE

Krachtens artikel 6 van de APTU beslist de Commissie van technisch deskundigen over de aanneming van een UTP of van een bepaling tot wijziging daarvan in overeenstemming met de procedure neergelegd in de artikelen 16, 20 en 33, §6, van het Verdrag. De procedure voor de vaststelling van UTP's neemt doorgaans ongeveer anderhalf jaar in beslag.

2.4. De handelingen die de CTE tijdens haar bijeenkomst van 22 juni 2021 zal vaststellen

2.4.1. Wijziging van de UTP betreffende locomotieven en reizigerstreinen, de UTP betreffende rollend materieel – goederenwagens en de UTP betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit

De uniforme technische voorschriften (UTP) van de OTIF zijn een reeks technische specificaties die zijn ontleend aan de beginselen, doelstellingen en procedures van het Cotif voor de bouw en exploitatie van spoorwegmaterieel, met als doel maximale interoperabiliteit tot stand te brengen. De UTP's hebben binnen de OTIF dezelfde doelstelling als de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) van de EU.

Om de gelijkwaardigheid te waarborgen tussen voertuigen waarvoor een vergunning is gegeven overeenkomstig het EU-recht en voertuigen die overeenkomstig artikel 3a van de ATMF tot het internationaal verkeer zijn toegelaten, moeten de TSI's van de Europese Unie en de UTP's van het Cotif in overeenstemming blijven.

De wijzigingen die ter goedkeuring door de CTE worden voorgesteld, zullen de blijvende gelijkwaardigheid als gedefinieerd door de ATMF tussen de EU-regelgeving en het Cotif waarborgen.

- UTP betreffende locomotieven en reizigerstreinen (LOC & PAS)

Deze UTP is een specificatie die ervoor moet zorgen dat een bepaald subsysteem voldoet aan de essentiële eisen en die de voor het internationaal spoorverkeer vereiste interoperabiliteit van de technische systemen en componenten waarborgt. De huidige UTP LOC & PAS is ontwikkeld op basis van Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie (TSI LOC & PAS[2]).

Dit voorstel tot wijziging van UTP LOC & PAS heeft tot doel de nieuwe elementen die bij de herziening van de uniforme APTU-regels van 1 maart 2019 zijn ingevoerd, op te nemen in de UTP en deze in overeenstemming te houden met de TSI LOC & PAS van de Europese Unie, zoals door de EU gewijzigd op 16 mei 2019 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776[3] van

[2] Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel – locomotieven en reizigerstreinen" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 228).

[3] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1303/2014 en (EU) 2016/919 van de Commissie en Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie teneinde deze af te stemmen op Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de

de Commissie en op 9 maart 2020 bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/387[4] van de Commissie.

Om de wederzijdse erkenning te blijven waarborgen van voertuigen waarvoor overeenkomstig het EU-recht een vergunning is gegeven en voertuigen die overeenkomstig artikel 3a van de ATMF tot het internationaal verkeer zijn toegelaten, moeten de TSI's van de Europese Unie en de UTP's van het Cotif in overeenstemming blijven.

Na de Brexit en de daaruit volgende schrapping van de specifieke gevallen voor het netwerk van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de TSI moeten die gevallen in de UTP worden opgenomen.

Conclusie: de Europese Unie kan voor de door de OTIF voorgestelde wijziging van de UTP betreffende locomotieven en reizigerstreinen stemmen.

- UTP betreffende rollend materieel – goederenwagens (UTP WAG)

De UTP betreffende goederenwagons bevat eisen voor voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van vrachtwagens. Zij zijn momenteel gelijkwaardig aan de TSI WAG, als gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/776 van de Commissie van 16 mei 2019.

Dit voorstel tot wijziging van de UTP WAG heeft tot doel de nieuwe elementen die voortvloeien uit de herziening van de uniforme APTU-regels van 1 maart 2019, op te nemen en ervoor te zorgen dat de UTP afgestemd blijft op de juridische ontwikkelingen in de Europese Unie.

De Europese Unie heeft Uitvoeringsverordening (EU) 2020/387 van de Commissie van 9 maart 2020 bekendgemaakt, waarbij de TSI WAG opnieuw is gewijzigd. Bijgevolg moet UTP WAG nogmaals worden gewijzigd om de gelijkwaardigheid tussen UTP en TSI te waarborgen.

Na de Brexit en de daaruit volgende schrapping van de specifieke gevallen voor het netwerk van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de TSI moeten die gevallen in de UTP worden opgenomen.

Conclusie: de Europese Unie kan voor de door de OTIF voorgestelde wijziging van de UTP betreffende goederenwagens stemmen.

- UTP betreffende toegankelijkheid voor personen met een handicap (UTP PRM)

De UTP PRM bevat geharmoniseerde eisen inzake de toegankelijkheid van voertuigen die in het internationale verkeer worden gebruikt voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit. De huidige UTP PRM is ontwikkeld op basis van de TSI van de Europese Unie van 2014.

De TSI is gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/772[5] van de Commissie van 16 mei 2019 met betrekking tot de inventaris van voorzieningen teneinde de

---

Raad en met het oog op de verwezenlijking van specifieke doelstellingen die zijn vastgesteld in Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/1474 van de Commissie (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 108).

[4] Uitvoeringsverordening (EU) 2020/387 van de Commissie van 9 maart 2020 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 en (EU) 2016/919 wat betreft de uitbreiding van het gebruiksgebied en de overgangsfasen (PB L 73 van 10.3.2020, blz. 6).

[5] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/772 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1300/2014 met betrekking tot de inventaris van voorzieningen teneinde de toegankelijkheidsbelemmeringen in kaart te brengen, informatie te verstrekken aan gebruikers en de vooruitgang op het gebied van toegankelijkheid te monitoren en te evalueren (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 1).

toegankelijkheidsbelemmeringen in kaart te brengen, informatie te verstrekken aan gebruikers en de vooruitgang op het gebied van toegankelijkheid te monitoren en te evalueren.

Om de wederzijdse erkenning te blijven waarborgen van voertuigen waarvoor overeenkomstig het EU-recht een vergunning is gegeven en voertuigen die overeenkomstig artikel 3a van de ATMF tot het internationaal verkeer zijn toegelaten, moeten de TSI's van de Europese Unie en de UTP's van het Cotif in overeenstemming blijven.

Door de voorgestelde wijzigingen wordt de UTP PRM in overeenstemming gebracht met de recentste versie van de TSI; voor voertuigen die in het internationale spoorwegverkeer worden gebruikt waarborgt dit de volledige gelijkwaardigheid van de PRM-voorschriften in de zin van de ATMF.

Na de Brexit en de daaruitvolgende schrapping van de specifieke gevallen voor het netwerk van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de TSI moeten die gevallen in de UTP worden opgenomen.

Conclusie: de Europese Unie kan voor de door de OTIF voorgestelde wijziging van de UTP PRM stemmen.

2.4.2. Vaststelling van de UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten, en betreffende het subsysteem infrastructuur

- UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC)

Deze UTP bevat gedetailleerde bepalingen inzake de verantwoordelijkheden van spoorwegondernemingen met betrekking tot de samenstelling van treinen voor internationaal verkeer en de verantwoordelijkheden van infrastructuurbeheerders met betrekking tot de controle van de compatibiliteit tussen treinen en de routes waarop die zullen rijden.

De voorgestelde UTP TCRC combineert een beperkt aantal parameters uit twee verschillende EU-wetsteksten, namelijk de TSI exploitatie en verkeersleiding (TSI OPE) en de specificaties betreffende het infrastructuurregister (RINF).

In de UTP WAG en de UTP LOC & PAS staan verwijzingen naar controles van de compatibiliteit met de geplande trajecten, waarbij spoorwegondernemingen alle relevante parameters van voertuigen of treinen moeten controleren om na te gaan of ze compatibel zijn met de route waarop de treinen zullen rijden. De bepalingen van de voorgestelde UTP TCRC zijn bedoeld ter vervanging van zowel aanhangsel I van de UTP WAG als aanhangsel K van de UTP LOC & PAS.

Bijgevolg moeten aanhangsel I van de UTP WAG in de op 30 september 2020 door de Commissie van technisch deskundigen goedgekeurde versie, met een 1 april 2021 als datum van inwerkingtreding, en aanhangsel K van de UTP LOC & PAS van 1 januari 2015 worden ingetrokken bij de inwerkingtreding van de UTP TCRC.

Conclusie: de Europese Unie kan voor de door de OTIF voorgestelde vaststelling van de UTP TCRC stemmen

- UTP betreffende het subsysteem infrastructuur (UTP INF)

In deze UTP worden de parameters van spoorweginfrastructuur beschreven die relevant zijn voor de compatibiliteit met voertuigen en specifieke methoden om die parameters te controleren.

De Commissie van technisch deskundigen heeft de rechtsgrondslag grondig geanalyseerd en richtsnoeren en doelstellingen voor de ontwikkeling van de UTP INF geformuleerd.

De UTP INF is opgesteld op basis van het standpunt van de WG TECH en is gebaseerd op de TSI INF, als laatstelijk gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776 van de Commissie van 16 mei 2019.

Conclusie: de Europese Unie kan voor de door de OTIF voorgestelde goedkeuring van de UTP INF stemmen

2.4.3. Herziening van de ATMF met betrekking tot met onderhoud belaste entiteiten (ECM).

Om de blijvende gelijkwaardigheid als gedefinieerd in ATMF, artikel 3a, §5, te waarborgen tussen de EU-regelgeving en het Cotif, moeten de Cotif-regels worden gewijzigd.

De belangrijkste doelstelling van de nieuwe tekst is de uitbreiding van het toepassingsgebied van de certificering tot alle typen voertuigen in plaats van uitsluitend goederenwagens.

Bijgevolg moet elke ECM, met inbegrip van ECM's die niet door externe certificeringsinstanties zijn gecertificeerd en ongeacht de vraag of certificering voor een specifieke ECM al dan niet verplicht is, voldoen aan de in bijlage II bij het voorstel van UTP vastgestelde algemene eisen en criteria om een minimumonderhoudsniveau te waarborgen.

De uniforme ATMF-regels (aanhangsel G van het Cotif en hierna ATMF genoemd) voorzien in algemene regels betreffende met onderhoud belaste entiteiten (ECM's).

Samengevat zijn er twee redenen om de huidige teksten te wijzigen:

– de certificering van ECM's in de nieuwe bijlage A bij ATMF heeft niet alleen betrekking op goederenwagons. Dit moet met name tot uiting komen in artikel 15 van het ATMF, waarin de certificering van ECM's momenteel alleen is voorgeschreven voor goederenwagons.

– In artikel 3a van de ATMF wordt verwezen naar EU-wetgeving die niet meer van kracht is (Richtlijn 2004/49/EG[6] is ingetrokken en vervangen door Richtlijn (EU) 2016/798[7]).

Conclusie: de Europese Unie kan stemmen voor de volledige herziening van de specificaties betreffende met onderhoud belaste entiteiten (ECM), zoals voorgesteld door de OTIF.

2.4.4. Actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF in aanhangsel I van UTP TAF

In de UTP TAF wordt verwezen naar de technische documenten[8] van de TSI TAF, die op de website van het Spoorwegbureau (ERA) worden gepubliceerd en regelmatig worden bijgewerkt Een dergelijke verwijzing is opgenomen in de UTP, zodat de IT-bepalingen in het Cotif zijn verankerd maar door het ERA worden beheerd. Aangezien de actualisering van die verwijzingen formeel betekent dat de UTP TAF wordt gewijzigd, moet hierover een besluit

---

6 Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn).

7 Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102).

8 Uitvoeringsverordening (EU) 2019/778 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie wat betreft veranderingsbeheer (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 356).

worden genomen door de Commissie van technisch deskundigen overeenkomstig artikel 20, §1, punt b), van het Cotif en de artikelen 6 en 8 bis van de APTU.

Bijgevolg moeten de technische documenten als bedoeld in aanhangsel I van de UTP TAF worden gewijzigd om fouten te corrigeren, rekening te houden met feedback, gelijke tred te houden met de technische vooruitgang en de gelijkwaardigheid met de in de EU toegepaste specificaties te handhaven.

Conclusie: de Europese Unie kan stemmen voor het voorstel van de OITF om de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF te actualiseren.

2.5. Bevoegdheid van de Unie en stemrecht

Artikel 6 van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Cotif, goedgekeurd bij besluit van de Raad van 16 juni 2011, luidt als volgt:

"1. Met betrekking tot besluiten ter zake waarvan de Unie uitsluitende bevoegdheid bezit, oefent de Unie het stemrecht uit dat haar lidstaten krachtens het verdrag hebben.

2. Met betrekking tot besluiten omtrent zaken waarin de Unie met de lidstaten bevoegdheid deelt, wordt door de Unie of door haar lidstaten gestemd.

3. Onverminderd het bepaalde in artikel 26, lid 7, van het verdrag is het aantal stemmen waarover de Unie beschikt, gelijk aan dat van haar lidstaten die tevens partij bij het verdrag zijn. Bij stemming door de Unie stemmen haar lidstaten niet."

Volgens het Unierecht geniet de Unie uitsluitende bevoegdheid inzake spoorvervoer in de gevallen waarin het Cotif, of de op grond daarvan vastgestelde regelgeving, het bestaande Unierecht kan aantasten of de strekking daarvan kan wijzigen.

De voorgestelde besluiten beogen:

- de afstemming van de UTP betreffende locomotieven en reizigerstreinen en de UTP betreffende rollend materieel – goederenwagens op Uitvoeringsverordening (EU) 2020/387[9] van de Commissie;
- de afstemming van de UTP betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit op Uitvoeringsverordening (EU) 2019/772[10] van de Commissie;
- de vaststelling van een nieuwe UTP betreffende treinsamenstelling en controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773[11] van de Commissie;

[9] Uitvoeringsverordening (EU) 2020/387 van de Commissie van 9 maart 2020 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 en (EU) 2016/919 wat betreft de uitbreiding van het gebruiksgebied en de overgangsfasen (PB L 73 van 10.3.2020, blz. 6).

[10] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/772 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1300/2014 van de Commissie met betrekking tot de inventaris van voorzieningen teneinde de toegankelijkheidsbelemmeringen in kaart te brengen, informatie te verstrekken aan gebruikers en de vooruitgang op het gebied van toegankelijkheid te monitoren en te evalueren (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 1).

[11] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 5).

- de vaststelling een nieuwe UTP betreffende het subsysteem infrastructuur overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1299/2014[12] van de Commissie, als gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776[13] van de Commissie;
- een voorstel aan de herzieningscommissie van de OTIF tot herziening van de ATMF met betrekking tot met onderhoud belaste entiteiten (ECM), teneinde deze in overeenstemming te brengen met Richtlijn (EU) 2016/798[14];
- de actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF in aanhangsel I van UTP TAF[15].

De vaststelling van deze besluiten heeft duidelijk gevolgen voor de Uniewetgeving.

De Unie, vertegenwoordigd door de Commissie, oefent het stemrecht uit met betrekking tot de vaststelling van deze besluiten.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

Om alle voornoemde redenen moet de Unie vóór stemmen.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst[16].

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die een

[12] Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 1).

[13] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1303/2014 en (EU) 2016/919 van de Commissie en Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie teneinde deze af te stemmen op Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en met het oog op de verwezenlijking van specifieke doelstellingen die zijn vastgesteld in Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/1474 van de Commissie (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 108).

[14] Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102).

[15] Uitvoeringsverordening (EU) 2019/778 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie wat betreft veranderingsbeheer (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 356).

[16] Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

"*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"[17].

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De door de CTE aan te nemen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. De beoogde handelingen hebben rechtsgevolgen aangezien zij het rechtskader van de OTIF wijzigen door enerzijds de UTP's van het Cotif in overeenstemming te brengen met de TSI's en anderzijds de regels betreffende ECM's en de specificaties van voertuigregisters in overeenstemming te brengen met de respectieve EU-uitvoeringsverordeningen, en bovendien bindend zijn voor de Unie.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de geplande handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de geplande handeling hebben betrekking op het spoorvervoer.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 91 VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 91 VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

[17] Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

2021/0095 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de 13e vergadering van de Commissie van technisch deskundigen van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met het oog op de vaststelling van wijzigingen van de UTP betreffende locomotieven en reizigerstreinen, van de UTP betreffende rollend materieel – goederenwagens, van de UTP betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, de vaststelling van de UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten en van de UTP betreffende het subsysteem infrastructuur, de actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF in aanhangsel I van de UTP TAF en de herziening van de ATMF met betrekking tot met het onderhoud belaste entiteiten (ECM)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig Besluit 2013/103/EU[18] van de Raad is de Unie toegetreden tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, als gewijzigd door het protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (het "Cotif").

(2) Alle lidstaten, met uitzondering van Cyprus en Malta, zijn partij bij het Cotif.

(3) Op grond van artikel 13, §1, punt f), van het Cotif is de Commissie van technisch deskundigen (CTE) van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) opgericht.

(4) Overeenkomstig artikel 20, § 1, punt b), van het Cotif en artikel 6 van aanhangsel F (APTU) is de CTE bevoegd voor de vaststelling of wijziging van o.a. de uniforme technische voorschriften (UTP) betreffende locomotieven en reizigerstreinen (UTP LOC & PAS), goederenwagons (UTP WAG), toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM), de technische documenten als bedoeld in aanhangsel I inzake telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF), de UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten en de UTP betreffende het subsysteem infrastructuur.

[18] Besluit 2013/103/EU van de Raad van 16 juni 2011 betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1).

(5) Overeenkomstig artikel 15, lid 2, van de ATMF is de CTE bevoegd om herzieningen van de ATMF met betrekking tot met onderhoud belaste entiteiten (ECM's) voor te stellen.

(6) Op de agenda van de 13e bijeenkomst van de CTE, die op 22 juni 2021 plaatsvindt, staat een voorstel tot vaststelling van besluiten tot wijziging van de UTP locomotieven en reizigerstreinen, de UTP rollend materieel – goederenwagons, de UTP betreffende toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, en tot vaststelling van de UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten en de UTP betreffende het subsysteem infrastructuur, de actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF in aanhangsel I van de UTP TAF en de herziening van de ATMF met betrekking tot met het onderhoud belaste entiteiten (ECM).

(7) Aangezien de voorgestelde wijzigingen voor de Unie bindend zullen zijn, is het passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie in de CTE moet worden ingenomen en, wat de herziening van de ATMF betreft, in de herzieningscommissie van de OTIF.

(8) Deze besluiten beogen de afstemming van de UTP locomotieven en reizigerstreinen, de UTP rollend materieel – goederenwagons, de UTP betreffende toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap op respectievelijk Uitvoeringsverordening (EU) 2020/387[19] en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/772[20] van de Commissie, ten tweede de vaststelling van een nieuwe UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten en een nieuwe UTP betreffende het subsysteem infrastructuur overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773[21] van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1299/2014[22] van de Commissie als gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776[23] van de Commissie en ten derde aan de herzieningscommissie van de OTIF een herziening van de ATMF inzake met het onderhoud belaste entiteiten (ECM) voor te stellen om deze in overeenstemming te brengen met Richtlijn (EU) 2016/798[24].

---

19 Uitvoeringsverordening (EU) 2020/387 van de Commissie van 9 maart 2020 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1302/2014 en (EU) 2016/919 wat betreft de uitbreiding van het gebruiksgebied en de overgangsfasen (PB L 73 van 10.3.2020, blz. 6).

20 Uitvoeringsverordening (EU) 2019/772 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1300/2014 van de Commissie met betrekking tot de inventaris van voorzieningen teneinde de toegankelijkheidsbelemmeringen in kaart te brengen, informatie te verstrekken aan gebruikers en de vooruitgang op het gebied van toegankelijkheid te monitoren en te evalueren (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 1).

21 Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 5).

22 Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 1).

23 Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776 van de Commissie van 16 mei 2019 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1303/2014 en (EU) 2016/919 van de Commissie en Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie teneinde deze af te stemmen op Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en met het oog op de verwezenlijking van specifieke doelstellingen die zijn vastgesteld in Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/1474 van de Commissie (PB L 139I van 27.5.2019, blz. 108).

24 Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102).

(9) De voorgestelde besluiten zijn in overeenstemming met het recht en de strategische doelstellingen van de Unie doordat ze bijdragen tot de afstemming van de OTIF-regels op de gelijkwaardige bepalingen van het EU-recht en moeten daarom door de Unie worden gesteund,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 13e vergadering van de Commissie van technisch deskundigen van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 (OTIF) met betrekking tot de wijzigingen van de UTP locomotieven en reizigerstreinen, van de UTP goederenwagens, van de UTP betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, inzake de vaststelling van de UTP inzake treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten en van de UTP betreffende het subsysteem infrastructuur, en inzake de actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF in aanhangsel I van de UTP TAF en de herziening van de ATMF betreffende met onderhoud belaste entiteiten (ECM), luidt als volgt:

(1) stemmen voor de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP locomotieven en reizigerstreinen, als voorgesteld in werkdocument TECH-20041-CTE13-UTP LOC & PAS (bijlage) en besluit TECH-20041 LOC PAS;

(2) stemmen voor de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP rollend materieel – goederenwagons, als voorgesteld in CTE-werkdocument TECH-20042-CTE13 WAG (ontwerp van wijzigingen) en besluit TECH-20042 WAG;

(3) stemmen voor de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP betreffende toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, als voorgesteld in CTE-werkdocument TECH-20043-CTE UTP PRM (ontwerp van wijzigingen) en besluit TECH-20043 PRM;

(4) stemmen voor het CTE-voorstel voor de vaststelling van de UTP betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten, als vastgesteld in CTE-werkdocument TECH-20039 UTP TCRC en besluit TECH-20039 TCRC;

(5) stemmen voor de door de CTE voorgestelde vaststelling van de UTP betreffende het subsysteem infrastructuur, als voorgesteld in CTE-werkdocument TECH-20040-UTP INF (ontwerp) en besluit TECH-20040 INF;

(6) stemmen voor de door de CTE voorgestelde actualisering van de verwijzingen in aanhangsel I van de UTP TAF naar de technische documenten van de TSI TAF, als voorgesteld in CTE-werkdocument TECH-21009-CTE UTP (TAF-besluit);

(7) stemmen voor de herziening van de ATMF met betrekking tot met onderhoud belaste entiteiten (ECM), als voorgesteld in CTE-werkdocument TECH-20045 ATMF (besluit).

Artikel 2

De besluiten van de commissie van technisch deskundigen worden na de vaststelling ervan bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Dit besluit is gericht tot de Commissie.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter