EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén (CTE) i den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) när det gäller antagandet av ändringar av UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon, av UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar och av UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet, antagandet av den UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet och av den UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur, uppdateringen av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till *TSD Telematikapplikationer för godstrafik* och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF, och revideringen av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll (ECM)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén (*kommittén*, eller på engelska CTE, *Committee of Technical Experts*) vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) kommer att äga rum i Bern den 22 juni 2021. I dagordningen till mötet ingår

– ett förslag till ändring av den enhetliga tekniska föreskriften (UTP, *Uniform Technical Prescription*) för lok och passagerarfordon,

– ett förslag till ändring av UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar,

– ett förslag till ändring av UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet,

– ett förslag till antagande av UTP-föreskriften som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet,

– ett förslag till antagande av UTP-föreskriften som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur,

– ett förslag till revidering av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll (ECM, *Entity in Charge of Maintenance*),

– ett förslag att uppdatera hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD *Telematikapplikationer för godstrafik* och som förtecknas i tillägg I till UTP-föreskriften för telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF).

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i fråga om de ovan nämnda beslut som ska antas av kommittén måste fastställas genom ett rådsbeslut på grundval av artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif)

Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, är ett internationellt avtal där både unionen och 25 medlemsstater är avtalsslutande parter (Cypern och Malta är inte avtalsslutande parter).

Europeiska unionen anslöt sig till Cotif genom rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011[1]. I bilaga III till det beslutet fastställs den interna ordningen för rådet, medlemsstaterna och kommissionen vid förfaranden inom Otif. Enligt punkt 3.1 i nämnda bilaga III ska kommissionen, när en punkt på dagordningen rör frågor som faller under unionens exklusiva behörighet, rösta för unionen.

Enligt artikel 2.1 i Cotif är Otifs mål att i alla avseenden främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik, särskilt genom att skapa enhetliga rättsregler på olika rättsliga områden som har samband med internationell järnvägstrafik. Cotif reglerar även hur

[1] Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1).

organisationen styrs, dess mål, befogenheter, relationer med de avtalsslutande staterna och dess verksamhet i allmänhet.

Cotif omfattar därför järnvägslagstiftning i en rad juridiska och tekniska frågor, uppdelat i två delar: Själva fördraget, som reglerar hur Otif styrs, och de åtta bihang som fastställer en enhetlig järnvägslagstiftning:

– Bihang A – Avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV).

– Bihang B – Avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM).

– Bihang C – Internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).

– Bihang D – Avtal om nyttjande av fordon i internationell järnvägstrafik (CUV).

– Bihang E – Avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI).

– Bihang F – Enhetliga regler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU UR).

– Bihang G – Enhetliga regler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF UR).

– Bihang H – Enhetliga regler om säker drift av tåg i internationell trafik (EST UR).

Det finns tolv enhetliga tekniska föreskrifter (UTP, *Uniform Technical Prescription*) för teknisk driftskompatibilitet, som bygger på bihangen F och G till Cotif. UTP-föreskrifterna har inom ramen för Cotif samma syfte som EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) har för godkännande för internationell trafik.

42 av de 47 staterna som är parter i Cotif, inbegripet de redan nämnda 25 EU-medlemsstaterna, tillämpar bihangen F och G.

2.2. Otifs tekniska expertkommitté (CTE)

Den tekniska expertkommittén (CTE, *Committee of Technical Experts*) har inrättats genom artikel 13.1 f i Cotif. Den består av de Otif-medlemsstater som tillämpar bihangen F och G (APTU respektive ATMF) till Cotif.

Kommittén är behörig i frågor som rör driftskompatibilitet och teknisk harmonisering på järnvägsområdet och tekniska förfaranden för godkännande. Den utvecklar bihangen APTU och ATMF och de enhetliga föreskrifterna, som är tillämpliga på järnvägsmateriel avsedd för internationell trafik, särskilt följande:

- Antagande av tekniska föreskrifter om fordon och infrastruktur och validering av standarder.
- Förfaranden för bedömning av fordons överensstämmelse.
- Bestämmelser om underhåll av fordon.
- Ansvar för tågets sammansättning och säker användning av fordon.
- Bestämmelser om riskvärdering och riskbedömning.
- Specifikationer för register.

Kommittén har för närvarande en ständig arbetsgrupp (WG TECH) som ansvarar för att bereda kommitténs beslut.

Enligt artikel 20.1 b i Cotif och i enlighet med artikel 6 i bihang F (APTU) är kommittén behörig att anta eller ändra UTP-föreskrifterna. I enlighet med artikel 15.2 i ATMF är

kommittén behörig att föreslå ändringar av ATMF i fråga om enheter som ansvarar för underhåll.

2.3. Antagande av akter i den tekniska expertkommittén

Enligt artikel 6 i APTU ska den tekniska expertkommittén besluta om antagande av en UTP-föreskrift, eller en bestämmelse som ändrar den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16, 20 och 33 § 6 i fördraget. Den normala processen för antagande av UTP-föreskrifter kan ta omkring ett och ett halvt år.

2.4. De planerade akterna som ska antas av kommittén under mötet den 22 juni 2021

2.4.1. Ändring av UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon, UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar och UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet

Otifs UTP-föreskrifter är tekniska specifikationer, som härleds ur principerna, målen och förfarandena i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif), om konstruktion och drift av järnvägsmateriel, med det överordnade målet att uppnå högsta möjliga driftskompatibilitet. Otifs UTP-föreskrifter har samma ändamål som EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er).

För att säkerställa likvärdighet mellan fordon som godkänns i enlighet med unionsrätten och fordon som godkänns för internationell trafik i enlighet med artikel 3a i ATMF är det nödvändigt att Europeiska unionens TSD:er och Cotifs UTP-föreskrifter förblir samstämmiga.

Ändringarna som föreslås för antagande av den tekniska expertkommittén kommer att säkerställa fortsatt fullständig likvärdighet, så som definieras i ATMF, mellan Europeiska unionens och Cotifs bestämmelser.

- UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS)

Denna UTP-föreskrift är en specifikation genom vilken ett visst delsystem ska uppfylla de väsentliga kraven för och säkerställa driftskompatibiliteten hos de tekniska system och komponenter som är nödvändiga för internationell järnvägstrafik. Nuvarande UTP LOC&PAS utarbetades på grundval av kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 (TSD *Rullande materiel – lok och passagerarfordon*)[2].

Syftet med detta förslag att ändra UTP LOC&PAS är att införliva de nya inslag som följer av revideringen av de enhetliga reglerna i APTU av den 1 mars 2019 och att anpassa den till med Europeiska unionens TSD *Rullande materiel – lok och passagerarfordon*, ändrad av EU den 16 maj 2019 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776[3] och den 9 mars 2020 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/387[4].

---

[2] Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 228).

[3] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019 om ändring av kommissionens förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1303/2014, kommissionens förordning (EU) 2016/919 och kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU vad gäller anpassning till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och genomförande av särskilda mål som anges i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 108).

[4] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/387 av den 9 mars 2020 om ändring av förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1302/2014 och (EU) 2016/919 vad gäller utvidgning av området för användning och övergångsfaser (EUT L 73, 10.3.2020, s. 6).

För att säkerställa fortsatt ömsesidigt erkännande av fordon som godkänns i enlighet med unionsrätten och fordon som godkänns för internationell trafik i enlighet med artikel 3a i ATMF måste Europeiska unionens TSD:er och Cotifs UTP-föreskrifter förbli samstämmiga.

Som en följd av brexit bör dessutom specialfallen för Storbritanniens järnvägsnät i Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland förtecknas i UTP-föreskriften eftersom de tas bort i TSD:n.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för ändringen av UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon i enlighet med Otifs förslag.

- UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar (UTP WAG)

UTP-föreskriften för godsvagnar fastställer krav för fordon som är avsedda för transport av lastbilar. De är för närvarande likvärdiga med TSD *Rullande materiel – godsvagnar*, ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019.

Syftet med detta förslag att ändra UTP WAG är att införliva de nya inslag som följer av revideringen av de enhetliga reglerna i APTU av den 1 mars 2019 och att anpassa den till den rättsliga utvecklingen i Europeiska unionen.

TSD Rullande materiel – Godsvagnar ändrades nyligen genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/387 av den 9 mars 2020. Till följd av detta måste UTP WAG ändras igen för att säkerställa fortsatt likvärdighet mellan UTP-föreskriften och TSD:n.

Som en följd av brexit bör dessutom specialfallen för Storbritanniens järnvägsnät i Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland förtecknas i UTP-föreskriften eftersom de tas bort i TSD:n.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för den ändring som gäller UTP-föreskriften för godsvagnar i enlighet med Otifs förslag.

- UTP-föreskriften om personer med funktionsnedsättning (UTP PRM)

I UTP PRM fastställs harmoniserade tillgänglighetskrav för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet som är tillämpliga på fordon som används i internationell trafik. Nuvarande UTP PRM utarbetades på grundval av Europeiska unionens TSD *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet* från 2014.

Denna TSD har ändrats genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772[5] av den 16 maj 2019 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet.

För att säkerställa fortsatt ömsesidigt erkännande av fordon som godkänns i enlighet med unionsrätten och fordon som godkänns för internationell trafik i enlighet med artikel 3a i ATMF måste Europeiska unionens TSD:er och Cotifs UTP-föreskrifter förbli samstämmiga.

De föreslagna ändringarna kommer att anpassa UTP PRM till den senaste versionen av TSD:n och säkerställa fortsatt fullständig likvärdighet i enlighet med ATMF i fråga om PRM-reglerna för fordon som används i internationell järnvägstrafik.

[5] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 1).

Som en följd av brexit bör dessutom specialfallen för Storbritanniens järnvägsnät i Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland förtecknas i UTP-föreskriften eftersom de tas bort i TSD:n.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för den ändring som gäller UTP PRM i enlighet med Otifs förslag.

2.4.2. Antagande av UTP-föreskrifter som är tillämpliga på kontroll av tågsammansättning och ruttkompatibilitet respektive delsystemet Infrastruktur

- UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet (UTP TCRC)

I denna UTP-föreskrift fastställs detaljerade bestämmelser om järnvägsföretagens ansvar när det gäller sammansättningen av tåg för användning i internationell trafik och infrastrukturförvaltarnas ansvar när det gäller att kontrollera kompatibiliteten mellan tåg och de rutter på vilka de är avsedda att användas.

I den föreslagna UTP TCRC kombineras ett antal parametrar från två olika EU-rättsakter, nämligen de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet TSD *Drift och trafikledning*) och specifikationerna för infrastrukturregistret (RINF).

UTP WAG och UTP LOC&PAS innehåller hänvisningar till kontroller av ruttkompatibilitet, där järnvägsföretag kontrollerar alla relevanta parametrar för fordon eller tåg för att säkerställa att de är kompatibla med den rutt där de kommer att användas. Bestämmelserna i den föreslagna UTP TCRC är avsedda att ersätta både tillägg I till UTP WAG och tillägg K till UTP LOC&PAS.

Följaktligen bör tillägg I till UTP WAG i den version som antogs av den tekniska expertkommittén den 30 september 2020, med ett datum för ikraftträdande den 1 april 2021, och tillägg K till UTP LOC&PAS av den 1 januari 2015 upphöra att gälla när UTP TCRC träder i kraft.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för antagandet av UTP TCRC i enlighet med Otifs förslag.

- UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet infrastruktur (UTP INF)

I denna UTP-föreskrift fastställs de parametrar för järnvägsinfrastruktur som är relevanta när det gäller kompatibilitet med fordon och särskilda metoder för att kontrollera dessa parametrar.

Den tekniska expertkommittén har analyserat den rättsliga grunden i detalj och formulerat vägledande principer och mål för utvecklingen av UTP INF.

UPT INF utarbetades efter synpunkter från arbetsgruppen WG TECH och bygger på TSD *Infrastruktur,* senast ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för antagandet av UTP INF i enlighet med Otifs förslag.

2.4.3. Revidering av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll (ECM, Entity in Charge of Maintenance)

För att säkerställa fortsatt likvärdighet i enlighet med artikel 3a.5 i ATMF mellan EU-bestämmelserna och Cotif-bestämmelserna bör Cotif-bestämmelserna ändras.

Huvudsyftet med den nya texten är att utvidga certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll, som hittills omfattat enbart godsvagnar, till alla typer av fordon.

Följaktligen, och oberoende av huruvida certifieringen är obligatorisk för en viss enhet som ansvarar för underhåll, måste alla enheter som ansvarar för underhåll, inbegripet de som inte certifieras av externa certifieringsorgan, uppfylla de allmänna krav och kriterier som säkerställer underhållets miniminivå, i enlighet med bilaga II till UTP-förslaget.

De enhetliga reglerna i ATMF (bihang G till Cotif, *ATMF*) innehåller allmänna regler för enheter som ansvarar för underhåll.

Sammanfattningsvis finns det två skäl till att ändra de nuvarande texterna:

– Certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll i den nya bilaga A till ATMF omfattar mer än godsvagnar. Detta bör återspeglas, särskilt i artikel 15 i ATMF som för närvarande endast föreskriver certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar.

– ATMF hänvisar i artikel 3a till EU-lagstiftning som inte längre är i kraft (direktiv 2004/49/EG[6] har upphävts och ersatts av direktiv (EU) 2016/798[7]).

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för en fullständig revidering av specifikationerna för enheter som ansvarar för underhåll enligt Otifs förslag.

2.4.4. Uppdatering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP-föreskriften för telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF)

UTP TAF hänvisar till tekniska dokument[8] som hör till TSD *Telematikapplikationer för godstrafik* och som offentliggörs och regelbundet uppdateras på webbplatsen för Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). En sådan hänvisning har införts i UTP-föreskriften så att it-bestämmelserna är förankrade i Cotif, men förvaltas av ERA. Eftersom en ändring av dessa hänvisningar formellt utgör en ändring av UTP TAF måste den vara föremål för ett beslut av den tekniska expertkommittén i enlighet med artikel 20.1 b i Cotif och artiklarna 6 och 8a i APTU.

Som en följd av detta är ändringar av de tekniska dokument som avses i tillägg I till UTP TAF nödvändiga för att korrigera fel, beakta mottagna synpunkter, hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och upprätthålla likvärdighet med de specifikationer som tillämpas i EU.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för Otifs förslag om uppdatering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD *Telematikapplikationer för godstrafik*.

2.5. Unionens behörighet och rösträtt

I enlighet med artikel 6 i avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till Cotif, som godkänts genom rådets beslut av den 16 juni 2011, gäller följande:

---

6 Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet).

7 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102).

8 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/778 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1305/2014 vad gäller förändringshanteringsprocessen (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 356).

”1. För beslut i frågor där unionen har exklusiv behörighet ska unionen inneha sina medlemsstaters rösträtt enligt fördraget.

2. För beslut i frågor där unionen delar behörighet med sina medlemsstater ska antingen unionen eller dess medlemsstater rösta.

3. Om inte annat föreskrivs i artikel 26.7 i fördraget, ska unionen förfoga över det antal röster som motsvarar dem som innehas av de medlemsstater som även är parter i fördraget. När unionen röstar, får dess medlemsstater inte rösta.”

Enligt unionslagstiftningen har unionen erhållit exklusiv behörighet i frågor som avser järnvägstransport där Cotif eller akter antagna enligt Cotif kan påverka eller ändra räckvidden för sådana befintliga unionsbestämmelser.

Syftet med de föreslagna besluten är följande:

- Att anpassa UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon och UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 2020/387[9].
- Att anpassa UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772[10].
- Att anta en ny UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773[11].
- Att anta en ny UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014[12], ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776[13].
- Att föreslå Otifs revisionskommitté en revidering av ATMF när det gäller enheter som ansvarar för underhåll, för anpassning till direktiv (EU) 2016/798[14].
- Att anpassa hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD *Telematikapplikationer för godstrafik* och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF[15].

---

9 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/387 av den 9 mars 2020 om ändring av förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1302/2014 och (EU) 2016/919 vad gäller utvidgning av området för användning och övergångsfaser (EUT L 73, 10.3.2020, s. 6).

10 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 1).

11 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 5).

12 Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 1).

13 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019 om ändring av kommissionens förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1303/2014, kommissionens förordning (EU) 2016/919 och kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU vad gäller anpassning till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och genomförande av särskilda mål som anges i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 108).

14 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102).

Unionsbestämmelserna kommer att påverkas tydligt av antagandet av dessa beslut.

Unionen, företrädd av kommissionen, ska utöva rösträtten vid antagandet av dessa beslut.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Unionen bör av samtliga ovanstående anledningar rösta för besluten.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[16].

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[17].

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

De akter som ska antas av den tekniska expertkommittén utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna har rättslig verkan eftersom de ändrar Otifs rättsliga ramar genom att anpassa Cotifs UTP-föreskrifter till EU:s TSD:er samt förordningen om enheter som ansvarar för underhåll, och specifikationerna om fordonsregister till respektive EU-genomförandeförordningar, och är bindande för unionen.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

---

15 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/778 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1305/2014 vad gäller förändringshanteringsprocessen (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 356).

16 Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

17 Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör järnvägstransport.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 91 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2021/0095 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén (CTE) i den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) när det gäller antagandet av ändringar av UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon, av UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar och av UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet, antagandet av den UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet och av den UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur, uppdateringen av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till *TSD Telematikapplikationer för godstrafik* och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF, och revideringen av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll (ECM)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Unionen har anslutit sig till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (nedan kallat Cotif), i enlighet med rådets beslut 2013/103/EU[18].

(2) Alla medlemsstater, med undantag för Cypern och Malta, är parter i Cotif.

(3) I enlighet med artikel 13.1 f i Cotif har Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) inrättat en teknisk expertkommitté (*kommittén*, eller på engelska CTE, *Committee of Technical Experts*).

(4) Enligt artikel 20.1 b i Cotif, och i enlighet med artikel 6 i tillägg F (APTU), är den tekniska expertkommittén behörig att anta eller ändra bland annat de enhetliga tekniska föreskrifterna (UTP) för lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS), rullande materiel i form av godsvagnar (UTP WAGONS), järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM), samt för telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF) (hänvisningarna till tekniska dokument i tillägg I), och även de UTP-föreskrifter som är tillämpliga på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet och på delsystemet Infrastruktur.

[18] Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1).

(5) Slutligen är kommittén i enlighet med artikel 15.2 i ATMF behörig att föreslå en revidering av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll.

(6) På dagordningen för det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén, som ska äga rum den 22 juni 2021, ingår ett förslag om beslut för att ändra UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon, UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar och UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet, och för att anta den UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet och den UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur, samt för att uppdatera hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till *TSD Telematikapplikationer för godstrafik* och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF och revidera ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll (ECM).

(7) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i den tekniska expertkommittén och, när det gäller revideringen av ATMF, Otifs revideringskommitté, eftersom de föreslagna besluten kommer att vara bindande för unionen.

(8) Målen för dessa beslut är att anpassa UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon, UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar och UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörelseförmåga till kommissionen genomförandeförordning (EU) 2020/387[19] respektive kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772[20], att anta en ny UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet och en ny UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773[21] och kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014[22], ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776[23], och att föreslå Otifs revisionskommitté en revidering av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll för att anpassa det till direktiv (EU) 2016/798[24].

---

19 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/387 av den 9 mars 2020 om ändring av förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1302/2014 och (EU) 2016/919 vad gäller utvidgning av området för användning och övergångsfaser (EUT L 73, 10.3.2020, s. 6).

20 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 1).

21 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 5).

22 Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 1).

23 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019 om ändring av kommissionens förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1303/2014, kommissionens förordning (EU) 2016/919 och kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU vad gäller anpassning till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och genomförande av särskilda mål som anges i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 108).

24 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102).

(9) De föreslagna besluten överensstämmer med unionsrätten och unionens strategiska mål genom att bidra till att Otifs regler anpassas till likvärdiga unionsbestämmelser, och bör därför stödjas av unionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar under det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén (CTE) för fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 (Cotif) när det gäller ändringarna av UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon, av UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar och av UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet, antagandet av den UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet och av den UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur, uppdateringen av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD *Telematikapplikationer för godstrafik* och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF, och revideringen av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll (ECM), ska vara följande:

(1) Att rösta för de av den tekniska expertkommittén föreslagna ändringarna av UTP-föreskriften för lok och passagerarfordon, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument *TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS annex and TECH-20041 LOC PAS decision*.

(2) Att rösta för de av den tekniska expertkommittén föreslagna ändringarna av UTP-föreskriften för rullande materiel i form av godsvagnar, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument *TECH-20042-CTE13 WAG draft amendments and TECH-20042 WAG decision*.

(3) Att rösta för de av den tekniska expertkommittén föreslagna ändringarna av UTP-föreskriften för järnvägssystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument *TECH-20043-CTE UTP PRM draft amendments and TECH-20043 PRM decision*.

(4) Att rösta för det av den tekniska expertkommittén föreslagna antagandet av den UTP-föreskrift som är tillämplig på kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument *TECH-20039 UTP TCRC and TECH-20039 TCRC decision*.

(5) Att rösta för det av den tekniska expertkommittén föreslagna antagandet av den UTP-föreskrift som är tillämplig på delsystemet Infrastruktur, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument *TECH-20040-UTP INF draft and TECH-20040 INF decision*.

(6) Att rösta för förslaget från den tekniska expertkommittén att uppdatera hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD *Telematikapplikationer för godstrafik* och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument *TECH-21009-CTE UTP TAF decision*.

(7) Att rösta för revideringen av ATMF med avseende på enheter som ansvarar för underhåll (ECM), enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument *TECH-20045 ATMF Decision*.

Artikel 2

Besluten från den tekniska expertkommittén ska, efter antagandet, offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* med angivande av dagen för ikraftträdandet.

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande