EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 16.4.2026
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 18. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) for så vidt angår revisionen af ekspertudvalgets forretningsorden, revisionen af de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG) og for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og passagervogne" (UTP LOC&PAS), vedtagelsen af et ensartet format for certifikater, revisionen af UTP'en gældende for delsystemet "Trafiktelematik for godstrafik" (UTP TAF) og håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) er en mellemstatslig organisation, der arbejder for international jernbanetransport. Den udvikler fælles retlige ordninger for international jernbanetransport på tre vigtige aktivitetsområder: interoperabilitet og sikkerhed, farligt gods og jernbaneaftaleret.

Aspekter vedrørende interoperabilitet og sikkerhed behandles navnlig af det tekniske ekspertudvalg under OTIF.

Det 18. møde i OTIF's tekniske ekspertudvalg afholdes i Bern den 9. juni 2026. Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på dette møde i forbindelse med den planlagte vedtagelse af følgende forslag:

– ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden

– revision af de fælles tekniske forskrifter (UTP'er) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG)

– revision af UTP'erne gældende for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS)

– vedtagelse af tillæg C til de fælles regler i ATMF om et ensartet format for certifikater

– ændring af bilag I til UTP'en for delsystemet "Trafiktelematik for godstrafikken" (UTP TAF) (henvisninger til tekniske dokumenter)

– ændringer af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler i APTU og ATMF.

Dagsordenen for mødet og dokumenter vedrørende forslagene til vedtagelse findes på OTIF's websted: https://otif.org/en/?page_id=1025.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)

Konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("COTIF"), er en international aftale, hvor både Unionen og 25 medlemsstater[1] er kontraherende parter.

Rådet vedtog den 16. juni 2011 Rådets afgørelse 2013/103/EU om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og OTIF om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("tiltrædelsesaftalen mellem EU og COTIF")[2].

Tiltrædelsesaftalen mellem EU og COTIF trådte i kraft den 1. juli 2011.

---

[1] Det er kun Cypern og Malta, der ikke er kontraherende parter.

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

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 vedrørende international jernbanetransport. COTIF regulerer også organisationens drift, dens målsætninger, beføjelser, forholdet til de kontraherende stater og dens generelle aktiviteter.

COTIF vedrører jernbanelovgivning inden for en række forskellige juridiske og tekniske jernbaneanliggender, der er opdelt i to dele, nemlig selve konventionen, der regulerer driften af OTIF, og otte bilag til konventionen, der fastlægger ensartet jernbanelovgivning:

– 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 er udviklet 18 fælles tekniske forskrifter (UTP'er) for teknisk interoperabilitet under APTU UR og ATMF UR. UTP'erne inden for rammerne af COTIF er tekniske standarder, der gælder for den tekniske godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international trafik. De har samme formål som EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) med henblik på adgang til international trafik som fastsat i kapitel II i direktiv (EU) 2016/797[3].

43 ud af de 50 stater, der er parter i COTIF, herunder de nævnte 25 EU-medlemsstater, anvender APTU UR and ATMF UR.

Der er udarbejdet fire tillæg under EST UR. Disse tillæg vedrører fælles sikkerhedsmetoder, der gælder for international jernbanetrafik. De har samme formål som EU's fælles sikkerhedsmetoder med henblik på adgang til international trafik som fastsat i kapitel II i direktiv (EU) 2016/798[4]. EST UR er endnu ikke trådt i kraft, da der stadig afventes godkendelse fra to tredjedele af de stater, der er parter i OTIF.

[3] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj).

2.2. **Det tekniske ekspertudvalg under OTIF**

Det tekniske ekspertudvalg er nedsat ved artikel 13, § 1, litra f), i COTIF. Det består af de OTIF-medlemsstater, der anvender APTU og ATMF.

Det tekniske ekspertudvalg har kompetence med hensyn til interoperabilitet og sikkerhed i den internationale jernbanetrafik. Det udvikler APTU, ATMF, EST og deres respektive tillæg samt tilhørende retningslinjer, som gælder for godkendelse og drift af jernbanemateriel og -infrastruktur, der er beregnet til brug i international trafik. Dette omfatter især:

– vedtagelse af tekniske forskrifter og tekniske standarder

– procedurer for vurdering af jernbanemateriels og -infrastrukturs overensstemmelse med disse forskrifter og standarder

– bestemmelser vedrørende vedligeholdelse af jernbanemateriel og -infrastruktur

– ansvar for sikker drift og bestemmelser om risikoevaluering og -vurdering

– specifikationer for registre, der er nødvendige for anvendelsen af ovenstående bestemmelser.

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

I overensstemmelse med artikel 16, § 10, i COTIF har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage sin forretningsorden.

I henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6, § 1, i APTU har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre sine respektive UTP'er. I overensstemmelse med artikel 20, § 1, litra e), i COTIF og artikel 21, § 1, i ATMF har det tekniske ekspertudvalg også kompetence til at vedtage eller ændre sine respektive UTP'er. Disse ændringer foretages i overensstemmelse med proceduren fastlagt i artikel 16, 20 og 33, § 6, i COTIF og træder i kraft i overensstemmelse med artikel 35, § 3 og 4.

Endelig har det tekniske ekspertudvalg i overensstemmelse med artikel 20, § 1, litra e), i COTIF og i henhold til artikel 21, § 4, i ATMF også kompetence til at anbefale metoder og praksis vedrørende den tekniske godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international trafik.

2.3. **De påtænkte retsakter, der skal vedtages af det tekniske ekspertudvalg**

Den 9. juni 2026 skal det tekniske ekspertudvalg på sit 18. møde vedtage følgende:

– en ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden

– en revision af UTP'en for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG)

– en revision af UTP'en for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og passagervogne" (UTP LOC&PAS)

– tillæg C til ATMF om et ensartet format for certifikater

– en ændring af bilag I til UTP'en for delsystemet "Trafiktelematik for godstrafikken" (UTP TAF) (henvisninger til tekniske dokumenter)

– en ændring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler i APTU og ATMF.

2.3.1. *Ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden*

På den 8. samling, som blev afholdt den 4. december 2025, godkendte OTIF's ad hoc-udvalg for retlige anliggender og internationalt samarbejde anbefalede bestemmelser med henblik på at harmonisere forretningsordenen på tværs af alle OTIF-organer med hensyn til medlemmers, associerede medlemmers og observatørers rettigheder.

Formålet med dette forslag om at ændre det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden er at tilpasse praksis i alle OTIF-organer på grundlag af anbefalingerne fra ad hoc-udvalget for retlige anliggender og internationalt samarbejde for at sikre ensartethed. Desuden omfatter forslaget nogle yderligere tilpasninger til praksis i andre organer.

2.3.2. *Revision af de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG)*

UTP WAG fastsætter funktionskrav og tekniske krav for godkendelse af godsvogne til international trafik på alle COTIF-kontraherende staters område i overensstemmelse med ATMF. Forskrifterne dækker tekniske konstruktions- og produktionskrav samt verifikationsprocedurer.

Formålet med dette forslag om at revidere UTP WAG er at bringe forskrifterne i overensstemmelse med den retlige udvikling i Den Europæiske Union, navnlig dem, der er indført ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2064[5]. I den forbindelse præciserer forslaget krav til godsvogne vedrørende gnistafledere for brandsikkerhed, transport af farligt gods med jernbane samt anordninger til fastgørelse af sættevogne på vogne og tilhørende mærkninger.

2.3.3. *Revision af de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS)*

UTP LOC&PAS fastsætter de funktionelle og tekniske krav for godkendelse af lokomotiver og rullende materiel til passsagertog til international trafik på alle COTIF-kontraherende staters område i overensstemmelse med ATMF. Forskrifterne dækker tekniske konstruktions- og produktionskrav samt verifikationsprocedurer.

Formålet med dette forslag om at revidere UTP LOC&PAS er at bringe forskrifterne i overensstemmelse med den retlige udvikling i Den Europæiske Union, navnlig dem, der er indført ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/675[6]. I den forbindelse præciserer forslaget de krav, der skal opfyldes for den frie omsætning i international trafik for køretøjer, der ikke befordrer passagerer, og som er beregnet til befordring af personel.

---

[5] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2064 af 14. oktober 2025 om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union (TSI WAG) (EUT L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

[6] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/675 af 4. april 2025 om ændring af forordning (EU) nr. 1302/2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union og gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU om registret over godkendte typer af jernbanekøretøjer (EUT L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

2.3.4. *Vedtagelse af tillæg C til ATMF UR om et ensartet format for certifikater*

Formålet med dette forslag er at fastlægge strukturen og indholdet af de tekniske certifikater i henhold til artikel 11 i ATMF UR samt procedurerne for deres udstedelse, ajourføring, tilbagetrækning og suspension samt procedurerne for adgangen til dem. Forslaget har til formål at sikre sammenhæng og kompatibilitet af oplysninger på tværs af de COTIF-kontraherende stater og deres forenelighed med køretøjs- og køretøjstyperegistre, der er oprettet i henhold til OTIF- eller EU-regler, nemlig dem, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU[7] og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614[8], som senest ændret.

For at fremme harmonisering og lette digitaliseringen af jernbaner forventes oplysningerne i disse certifikater at svare til de oplysninger, der kræves i køretøjsregistre og køretøjstyperegistre i henhold til OTIF- og EU-reglerne, herunder de oplysninger, der kræves for at foretage kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning.

2.3.5. *Ændring af de fælles tekniske forskrifter (UTP) for trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)*

UTP TAF fastsætter krav med hensyn til kommunikationsprocessen mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, databaser, der er beregnet til at spore tog- og vognbevægelser, og oplysninger, der skal leveres til fragtkunder.

Formålet med dette forslag er at tilpasse de henvisninger til Jernbaneagenturets tekniske dokumenter, der er anført i bilag I til UTP TAF.

Det er navnlig nødvendigt at ændre de tekniske dokumenter, der henvises til i bilag I til UTP TAF, for at korrigere fejl, tage hensyn til feedback, følge med den tekniske udvikling og opretholde ækvivalensen med de specifikationer, der er fastsat i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA-TD-105: TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model

2.3.6. *Ajourføring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af APTU og ATMF*

Håndbogen indeholder en beskrivelse af kravene til gennemførelsen og anvendelsen af APTU og ATMF for international jernbanetransport og af de forskellige roller og ansvarsområder i forbindelse med gennemførelsen og anvendelsen. Den skal tjene som praktisk reference for OTIF-medlemmerne og de stater, der er interesserede i at tiltræde COTIF, navnlig for myndigheder, enheder og aktører i disses respektive jernbanesektorer.

Håndbogen er ikke juridisk bindende i henhold til COTIF, men er ikke desto mindre en anbefaling om gennemførelse, der kan få retlige virkninger. Det tekniske ekspertudvalg har beføjelse til at vedtage håndbogen og ændringer heraf som anbefalinger i overensstemmelse med artikel 21, § 4, i ATMF. Håndbogen (og dermed den påtænkte ændring heraf) vil danne grundlag for den måde, hvorpå EU skal gennemføre sine forpligtelser i henhold til COTIF.

---

[7] Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer (EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

[8] Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Ajourføringen af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af APTU og ATMF er nødvendig for at tage hensyn til erfaringerne fra de COTIF-kontraherende stater.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Unionens kompetence og stemmeret

I henhold til artikel 6 i tiltrædelsesaftalen mellem EU og COTIF:

"*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, stk. 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."

I medfør af artikel 3, stk. 2, i TEUF har Unionen enekompetence i forbindelse med internationale forpligtelser, der skal indgås inden for rammerne af COTIF, herunder retlige instrumenter, der vedtages i henhold til konventionen, når sådanne forpligtelser risikerer at berøre eksisterende EU-regler eller ændre deres anvendelsesområde.

Formålet med de foreslåede beslutninger er at:

– ændre det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden for at bringe den i overensstemmelse med forretningsordenen for andre OTIF-organer

– revidere UTP WAG for at bringe forskrifterne i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2064

– revidere UTP LOC&PAS for at bringe forskrifterne i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/675

– vedtage et nyt tillæg C til ATMF UR om et ensartet format for certifikater, samtidig med at det sikres, at det er foreneligt med køretøjs- og køretøjstyperegistre, der er oprettet i henhold til OTIF- og EU-reglerne, navnlig dem, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614

– ændre UTP'en for trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF) for at tilpasse henvisningerne til Jernbaneagenturets tekniske dokumenter, der er opført i bilag I til UTP TAF, til de seneste ajourføringer offentliggjort af Jernbaneagenturet

– ajourføre håndbogen om gennemførelse og anvendelse af APTU og ATMF for at bringe den i overensstemmelse med erfaringerne fra de COTIF-kontraherende stater, herunder EU's medlemsstater.

Alle disse beslutninger er omfattet af interoperabilitets- og sikkerhedsområdet for international jernbanetrafik. Dette område er i vid udstrækning omfattet af EU-regler, som derfor risikerer at blive berørt eller ændret af vedtagelsen af disse beslutninger.

Unionen, der repræsenteres af Kommissionen, skal derfor udøve sine stemmerettigheder i forbindelse med vedtagelsen af disse beslutninger.

3.2. **Foreslåede konklusioner**

For så vidt angår de beslutninger, der er beskrevet i punkt 2.3.1-2.3.6 ovenfor, bør Unionen stemme som foreslået nedenfor.

3.2.1. *Ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden*

Den Europæiske Union bør stemme for ændringen af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden, som foreslået af OTIF's sekretariat i dokument TECH-26018-CTE18-4. Ikke desto mindre bør følgende ændring foreslås.

(a) I artikel 9, stk. 3, bør "*8 weeks*" erstattes med "*12 weeks*". Dette forslag har til formål at lette de nødvendige interne procedurer, der muliggør rettidig forberedelse og vedtagelse af Unionens respektive holdninger.

3.2.2. *Revision af de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG)*

Den Europæiske Union bør stemme for revisionen af UTP WAG, som foreslået af OTIF's sekretariat i bilag 2 til dokument TECH-26003-CTE18-5.1, med forbehold af de nedenfor anførte ændringer. Hvis disse ændringer ikke foretages, bør Den Europæiske Union stemme imod den foreslåede revision af UTP WAG.

(a) De to indledende afsnit i punkt 4.2.6.1.2.1, som nu er nærmere beskrevet i punkt 4.2.6.1.2.1.1, bør slettes.

(b) I punkt 5.3.6 bør første afsnit affattes således:

"Devices to secure semi-trailers shall be designed and assessed for each of the following conditions of use:

– *compatible semi-trailers for which the device is intended;*

– *compatible unit interface on which the device can be safely mounted".*

3.2.3. *Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS)*

Den Europæiske Union bør stemme for revisionen af UTP LOC&PAS som foreslået af OTIF's sekretariat i bilag 2 til dokument TECH-26004-CTE18-5.2, med forbehold af nedenstående ændring. Hvis denne ændring ikke foretages, bør Den Europæiske Union stemme imod den foreslåede revision af UTP LOC&PAS.

(a) I punkt 7.1.1.6.1 bør nr. 12) affattes således: "*The unit shall be equipped with self-rescue devices for all persons on board, satisfying the specifications of EN 13794:2002 and either EN 402:2003 or EN 403:2004*".

3.2.4. *Vedtagelse af tillæg C til ATMF UR om et ensartet format for certifikater*

Den påtænkte beslutning om at vedtage et nyt tillæg C til ATMF om et ensartet format for certifikater anses ikke for at være fuldt ud i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske mål. Som et generelt eksempel fører brugen af udtrykket "certifikat" til forvirring, da det anvendes til forskellige formål i EU's og COTIF's rammer.

I betragtning af omfanget af de ændringer af den påtænkte beslutning, der ville være nødvendige for at sikre overensstemmelse med det relevante EU-regelsæt, bør Den Europæiske Union stemme imod vedtagelsen af tillæg C til ATMF UR om et ensartet format for certifikater, som foreslået af OTIF's sekretariat i dokument TECH-26005-CTE18-5.3, og anmode om, at det gennemgås af OTIF WG TECH for at sikre overensstemmelse med den relevante gældende EU-ret.

3.2.5. *Ændring af de fælles tekniske forskrifter (UTP) for trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)*

Den Europæiske Union bør stemme for ændringerne af UTP TAF, som foreslået af OTIF's sekretariat i dokumentet TECH-26006-CTE18-5.4.

3.2.6. *Ajourføring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af APTU og ATMF*

Den Europæiske Union bør stemme for de ændringer af håndbogen, der foreslås af OTIF's sekretariat i dokument TECH-26009-CTE18-6.3, med forbehold af de nedenfor anførte ændringer. Hvis disse ændringer ikke foretages, bør Den Europæiske Union stemme imod den foreslåede ajourføring af håndbogen.

(a) Krydshenvisninger mellem de forskellige dele af håndbogen bør gennemgås (f.eks. henviser punkterne 106, 137 og 200 til en nummerering af afsnit, der ikke faktisk anvendes i håndbogen).

(b) I punkt 112 og 202 bør de sidste sætninger affattes således: ", *if so allowed by the applicable market related rules established at domestic or EU level, as appropriate*."

(c) I punkt 201, i tredje sætning, bør "*Vehicles"* ændres til *"Vehicles in international traffic in the scope of the ATMF UR*".

Desuden bør det også undersøges, om udtrykket "*Contracting State*" bør erstattes af "*Member State*" i hele dokumentet for at bringe det i overensstemmelse med den reviderede terminologi, der er foreslået i forbindelse med det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden.

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*".

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*"[9].

4.1.2. *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Det tekniske ekspertudvalg er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig COTIF, navnlig i henhold til denne aftales artikel 13, § 1, litra f).

De ovenfor anførte retsakter, som det tekniske ekspertudvalg skal vedtage på det 18. møde, er retsakter, der har retsvirkninger. Da Unionen er fuldgyldig kontraherende part i COTIF, vil de påtænkte retsakter være bindende for Unionen i henhold til folkeretten i henhold til artikel 6, § 1, i APTU, artikel 21, § 1, i ATMF og artikel 35, § 3 og 4, i COTIF.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

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 international jernbanetransport.

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

4.3. *Konklusion*

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

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

2026/0089 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 18. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) for så vidt angår revisionen af ekspertudvalgets forretningsorden, revisionen af de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG) og for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og passagervogne" (UTP LOC&PAS), vedtagelsen af et ensartet format for certifikater, revisionen af UTP'en gældende for delsystemet "Trafiktelematik for godstrafik" (UTP TAF) og håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF

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 har tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("COTIF") i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2013/103/EU[10] og aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om Den Europæiske Unions tiltrædelse af COTIF-konventionen ("aftalen")[11].

(2) OTIF's tekniske ekspertudvalg er nedsat i henhold til artikel 13, § 1, litra f), i COTIF.

(3) I henhold til artikel 16, § 10, i COTIF har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage og ændre sin forretningsorden.

(4) I henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6, § 1, i de fælles regler vedrørende godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske forskrifter til brug for jernbanemateriel, der skal anvendes i international trafik (APTU) – bilag F til COTIF, har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre bl.a. de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG), delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS) og delsystemet "Trafiktelematik for godstrafikken" (UTP TAF).

---

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

[11] EUT L 51 af 23.2.2013, s. 8.

(5) I henhold til artikel 20, § 1, litra e), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 21, § 1, i de fælles regler vedrørende teknisk godkendelse for jernbanemateriel, der anvendes i international trafik (ATMF UR) – bilag G til COTIF, er det tekniske ekspertudvalg kompetent til at vedtage tillæg til nævnte bilag, herunder om det ensartede format for certifikater.

(6) I henhold til artikel 20, § 1, litra e), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 21, § 4, i ATMF UR har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre, bl.a. håndbogen for gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF.

(7) Det tekniske ekspertudvalg skal på sit 18. møde den 9. juni 2026 vedtage beslutninger om revision af sin forretningsorden, UTP WAG og UTP LOC&PAS, om vedtagelse af et tillæg C til ATMF om et ensartet format for certifikater, om ændring af bilag I til UTP TAF samt om ajourføring af håndbogen for gennemførelse og anvendelse af de fælles regler for APTU og ATMF.

(8) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i det tekniske ekspertudvalg, da de foreslåede beslutninger får bindende virkning for Unionen i henhold til artikel 6, § 1, i APTU og artikel 21, § 1, i ATMF, og artikel 35, § 3 og 4, i COTIF.

(9) Formålet med disse beslutninger er at ændre det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden for at bringe den i overensstemmelse med forretningsordenen for andre OTIF-organer, at bringe UTP WAG og UTP LOC&PAS i overensstemmelse med henholdsvis Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2064[12] og (EU) 2025/675[13], at vedtage et nyt tillæg C til ATMF om et ensartet format for certifikater, samtidig med at det sikres, at det er foreneligt med køretøjs- og køretøjstyperegistre, der er oprettet i henhold til OTIF- og EU-regler, navnlig dem, der er fastsat i de seneste ændringer til gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU[14] og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614[15], at tilpasse henvisningerne til Jernbaneagenturets tekniske dokumenter, der er opført i bilag I til UTP TAF, samt at ajourføre håndbogen for gennemførelse og anvendelse af APTU og ATMF under hensyntagen til erfaringerne fra COTIF's kontraherende stater, herunder EU-medlemsstaterne.

(10) De påtænkte ændringer af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden er baseret på anbefalingerne fra OTIF's ad hoc-udvalg for retlige anliggender og internationalt samarbejde og sikrer yderligere tilpasning og sammenhæng mellem dette og andre OTIF-organers praksis. Reglerne for at stille arbejdsdokumenter til rådighed inden

---

[12] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/2064 af 14. oktober 2025 om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union (TSI WAG) (EUT L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

[13] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/675 af 4. april 2025 om ændring af forordning (EU) nr. 1302/2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union og gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU om registret over godkendte typer af jernbanekøretøjer (EUT L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

[14] Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer (EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

[15] Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

møderne i det tekniske ekspertudvalg fastsætter dog stadig meget korte frister, som kan være utilstrækkelige til at muliggøre de nødvendige interne procedurer for vedtagelse af en afgørelse på EU-plan. Selv om ændringerne af forretningsordenen bør støttes, bør Den Europæiske Union derfor også foreslå at forlænge fristen for at stille arbejdsdokumenter til rådighed inden møderne i det tekniske ekspertudvalg for at muliggøre en rettidig forberedelse og vedtagelse af Unionens holdninger.

(11) De påtænkte beslutninger om at revidere UTP WAG og UTP LOC&PAS og om at ændre bilag I til UTP TAF er også generelt i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske mål, og de bidrager til at tilpasse OTIF-lovgivningen til de tilsvarende bestemmelser i EU-retten. Nogle af de ændringer, som OTIF's sekretariat har foreslået, bør dog bringes i overensstemmelse med den relevante EU-ret. Det er derfor nødvendigt at foreslå ændringer til de påtænkte OTIF-beslutninger for at sikre overensstemmelse med den relevante gældende EU-ret. Unionen bør derfor støtte de påtænkte beslutninger på betingelse af, at disse ændringer foretages.

(12) Den påtænkte beslutning om at vedtage et nyt tillæg C til ATMF om et ensartet format for certifikater er ikke fuldt ud i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske mål. Som et generelt eksempel fører brugen af udtrykket "certifikat" til forvirring, da det anvendes til forskellige formål i EU's og COTIF's rammer. I betragtning af omfanget af de ændringer af den påtænkte beslutning, der vil være nødvendige for at sikre overensstemmelse med den relevant gældende EU-ret, bør Unionen derfor modsætte sig vedtagelsen af den påtænkte beslutning og anmode om, at den stående arbejdsgruppe under det tekniske ekspertudvalg (WG TECH) arbejder videre med spørgsmålet for at sikre overensstemmelse med den relevante gældende EU-ret.

(13) Den påtænkte beslutning om at ajourføre håndbogen for gennemførelse og anvendelse af ATMF og APTU er generelt i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske mål og bidrager til at bringe OTIF-lovgivningen i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i EU-retten. Der bør dog foretages visse ændringer i denne håndbog, navnlig for at præcisere, at den gensidige accept af vurderingsorganer af alle kontraherende stater med henblik på ATMF-UR er strengt begrænset til køretøjer, der er beregnet til anvendelse i international trafik. Det er derfor nødvendigt at foreslå ændringer til den påtænkte beslutning for at sikre overensstemmelse med den relevante gældende EU-ret og for at sikre, at de gældende markedsrelaterede regler, der er fastsat på nationalt plan eller EU-plan, tages i betragtning. Unionen bør derfor støtte den påtænkte beslutning på betingelse af, at disse ændringer foretages —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Følgende holdning skal indtages på Unionens vegne på det 18. møde i det tekniske ekspertudvalg under konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 med hensyn til ændringen af dets forretningsorden, revisionen af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG), de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS), vedtagelsen af et tillæg C til de fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international trafik (ATMF UR), om et ensartet format for certifikater, ændringen af bilag I til de fælles tekniske forskrifter

gældende for delsystemet "Trafiktelematik for godstrafikken" (UTP TAF) og ajourføringen af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af APTU og ATMF:

(1) Der skal stemmes for de foreslåede ændringer af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden, jf. dokument TECH-26018-CTE18-4. Uden at dette berører denne holdning, foreslås også følgende ændring:

(a) I artikel 9, stk. 3, erstattes "8 weeks" med "12 weeks".

(2) Der skal stemmes for den foreslåede revision af UTP WAG, som findes i bilag 2 til dokument TECH-26003-CTE18-5.1, med forbehold af følgende ændringer:

(a) I punkt 4.2.6.1.2.1 slettes de to indledende afsnit.

(b) I punkt 5.3.6 affattes første afsnit således:

"Devices to secure semi-trailers shall be designed and assessed for each of the following conditions of use:

— compatible semi-trailers for which the device is intended;

— compatible unit interface on which the device can be safely mounted".

(3) Der skal stemmes for den foreslåede revision af UTP LOC&PAS, jf. bilag 2 til dokument TECH-26004-CTE18-5.2, med forbehold af følgende ændring:

(a) I punkt 7.1.1.6.1 affattes nr. 12) således: "The unit shall be equipped with self-rescue devices for all persons on board, satisfying the specifications of EN 13794:2002 and either EN 402:2003 or EN 403:2004".

(4) Der skal stemmes imod den foreslåede vedtagelse af et tillæg C til ATMF om et ensartet format for certifikater, jf. dokument TECH-26005-CTE18-5.3, og den stående arbejdsgruppe under det tekniske ekspertudvalg (WG TECH) skal anmodes om at arbejde videre med spørgsmålet for at sikre overensstemmelse med den relevante gældende EU-ret.

(5) Der skal stemmes for den foreslåede ændring af bilag I til UTP TAF, jf. dokument TECH-26006-CTE18-5.4.

(6) Der skal stemmes for den foreslåede ajourføring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af APTU og ATMF, jf. dokument TECH-26009-CTE18-6.3, med forbehold af følgende ændringer:

(a) Overalt i teksten skal krydshenvisningerne mellem de forskellige dele af håndbogen gennemgås og tilpasses til den seneste indholdsfortegnelse.

(b) I punkt 112 og 202 suppleres sidste punktum med ", if so allowed by the applicable market related rules established at domestic or EU level, as appropriate."

(c) I punkt 201, i tredje sætning, ændres "Vehicles" til "Vehicles in international traffic in the scope of the ATMF UR".

Unionens repræsentanter på det tekniske ekspertudvalgs møde kan uden yderligere afgørelse truffet af Rådet tilslutte sig mindre ændringer af de holdninger, der fremgår af denne artikel.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand