Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1251

27.6.2025

BESLUIT (EU) 2025/1251 VAN DE RAAD

van 16 juni 2025

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen op de 17e zitting van de Commissie van technische deskundigen van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) over de herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem "rolling stock — locomotives and passenger rolling stock", op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, op voertuigmarkeringen, op het subsysteem "infrastructure" en op het subsysteem "telematicatoepassingen voor het goederenvervoer", en over de actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF

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) De Unie is toegetreden tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (het "Cotif"), bij Besluit 2013/103/EU van de Raad ([1]) en de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Cotif ([2]).

(2) Op grond van artikel 13, § 1, f), van het Cotif is de Commissie van technisch deskundigen ("CTE") van de OTIF opgericht.

(3) Op grond van artikel 20, § 1, b), van het Cotif en artikel 6, lid 1, van de 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) — aanhangsel F van het Cotif, is de CTE bevoegd om onder meer de uniforme technische voorschriften (UTP's) die van toepassing zijn op het subsysteem "rolling stock — locomotives and passenger rolling stock" (UTP LOC&PAS), op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM), op voertuigmarkeringen (UTP Marking), op het subsysteem "infrastructure" (UTP INF) en op het subsysteem "telematicatoepassingen voor het goederenvervoer" (UTP TAF) vast te stellen of te wijzigen.

(4) Op grond van artikel 20, § 1, e), van het Cotif en overeenkomstig artikel 21, lid 4, van de Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF — aanhangsel G bij het verdrag) is de CTE bevoegd om onder meer het Handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF vast te stellen of te wijzigen.

(5) De CTE heeft op de agenda van zijn 17e zitting, die op 17 en 18 juni 2025 zal plaatsvinden, een voorstel opgenomen voor besluiten tot herziening van de UTP LOC&PAS, de UTP PRM, de UTP Marking en de UTP INF, tot wijziging van aanhangsel I van de UTP TAF en tot actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF.

(6) De beoogde handelingen van de CTE zullen rechtsgevolgen hebben.

(7) Aangezien de voorgestelde besluiten bindend zullen zijn voor de Unie op grond van artikel 6, lid 1, APTU en artikel 35, § 3 en § 4, van het Cotif, is het passend het namens de Unie in de CTE in te nemen standpunt te bepalen.

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

([2]) Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer betreffende de 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Die besluiten hebben tot doel de UTP LOC&PAS, de UTP PRM, de UTP Marking en de UTP INF in overeenstemming te brengen met Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie ([3]) (het "TSI-pakket van 2023"), de verwijzingen naar de in aanhangsel I van de UTP TAF opgenomen technische documenten van technische specificaties inzake interoperabiliteit met betrekking tot de "telematicatoepassingen voor goederenvervoer" (TSI TAF) van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie ([4]), en het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF te actualiseren, rekening houdend met de feedback inzake ervaringen van de landen die partij zijn bij het Cotif.

(9) Aangezien ze bijdragen tot de afstemming van de OTIF-regelgeving op de overeenkomstige bepalingen van het Unierecht, zijn de beoogde besluiten van de OTIF om de UTP PRM, de UTP Marking en de UTP INF te herzien, in overeenstemming met het recht en de strategische doelstellingen van de Unie en moeten ze derhalve door de Unie worden gesteund.

(10) De beoogde besluiten van de OTIF om de UTP LOC&PAS te herzien en om bijlage I van de UTP TAF te wijzigen, zijn over het algemeen ook in overeenstemming met het recht en de strategische doelstellingen van de Unie, en dragen bij tot de afstemming van de OTIF-regelgeving op de gelijkwaardige bepalingen van het Unierecht. Sommige van de door de OTIF voorgestelde wijzigingen moeten echter worden afgestemd op het TSI-pakket van 2023. Het is dan ook noodzakelijk wijzigingen van de beoogde OTIF-besluiten voor te stellen om de UTP LOC&PAS te herzien en aanhangsel I van de UTP TAF te wijzigen, teneinde te zorgen voor aanpassing aan het acquis van de Unie zoals gewijzigd bij het TSI-pakket van 2023. De Unie moet derhalve de voorgenomen besluiten steunen op voorwaarde dat die wijzigingen worden aangebracht,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het tijdens de 17e zitting van de Commissie van technisch deskundigen (CTE) van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) namens de Unie in te nemen standpunt over de herziening van eenvormige technische eisen (UTP) die van toepassing zijn op het subsysteem "rolling stock — locomotives and passenger rolling stock" (UTP LOC&PAS), op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM), op voertuigmarkeringen en op het subsysteem "infrastructure" (UTP INF), over het in overeenstemming brengen van de verwijzingen naar de technische documenten van technische specificaties inzake interoperabiliteit betreffende de "telematicatoepassingen voor goederenvervoer" (TSI TAF) die zijn opgenomen in aanhangsel I van de UTP betreffende de "telematicatoepassingen voor het goederenvervoer" (UTP TAF), en over de actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF, houdt het volgende in:

1) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde herziening van de UTP LOC&PAS met betrekking tot het subsysteem "rolling stock — locomotives and passenger rolling stock", zoals vermeld in werkdocument TECH-25003 UTP LOC&PAS van de CTE, en onder voorbehoud van de volgende wijzigingen:

   a) in deel 1 (Introduction) van de bijlage, tweede alinea, het woord "infrastructure" vervangen door "network(s)";

   b) in punt 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) van de bijlage, vierde alinea, "UTP WAG" schrappen;

   c) in punt 2.2.1 (Train formation), paragraaf (1), de term "OTIF technical admission" vervangen door "UTP verification procedure";

   d) de punten 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) en 3.2.2 (Requirements specific to other subsystems) schrappen;

   e) in punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) de titel van paragraaf (d) (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) vervangen door "Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem";

([3]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie van 10 augustus 2023 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1300/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1304/2014 en van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

([4]) Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie van 11 december 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 62/2006 (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

f) in paragraaf (8) van punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), in de paragrafen (3) en (4) van punt 4.2.4.3 (Type of brake system), in paragraaf (3) van punt 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), in paragraaf (5) van punt 4.2.4.4.2 (Service braking command), in paragraaf (4) van punt 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), in paragraaf (6) van punt 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), in paragraaf (9) van punt 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), in paragraaf (2) van punt 4.2.5.5.6 (Door opening), in paragraaf (8) van punt 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), in paragraaf (4) van punt 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), in paragraaf (5), tweede alinea, van punt 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)), in de paragrafen (5) en (6) van punt 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics), in paragraaf (4) van punt 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), in de punten 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), in paragraaf (5) van punt 4.2.10.4.2 (Smoke Control), in punt 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— "signalling system" vervangen door "control-command and signalling subsystem";

— "see point 4.3.4" schrappen;

g) in punt 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) de zinsnede "Note to points (1) — (4):" schrappen;

h) in punt 4.2.4.7 (Dynamic brake — Braking system linked to traction system), de derde paragraaf vervangen door "For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.";

i) in punt 4.2.7.1.4 (Lamp controls), paragraaf (3), "a flashing/blinking mode" vervangen door "an automatic flashing/blinking mode";

j) in punt 4.2.9.6 (Recording device), paragraaf (1), de vierde alinea vervangen door "Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded";

k) in punt 4.2.12.2 (General documentation), paragraaf (24):

— in het eerste streepje, "signalling equipment" vervangen door "control-command and signalling subsystem";

— het tweede streepje vervangen door "conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical etc.).";

l) in punt 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), paragraaf (1), "and assessing entity" schrappen;

m) in punt 7.3.2 (List of specific cases) alle specifieke gevallen voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland schrappen;

2) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP PRM die van toepassing is op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals vermeld in CTE-werkdocument TECH-25004 UTP PRM;

3) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP Marking met betrekking tot voertuigmarkeringen, zoals vermeld in werkdocument TECH-25005 UTP Marking van de CTE;

4) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP INF die van toepassing is op het subsysteem "infrastructuur", zoals vermeld in werkdocument TECH-25006 UTP;

5) stemmen vóór het voorstel van de CTE om de verwijzingen naar de in aanhangsel I van UTP TAF opgenomen technische documenten met betrekking tot de "telematicatoepassingen voor goederenvervoer" (TSI TAF) van het Spoorwegbureau van de Europese Unie in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) nr. 1305/2014, zoals vermeld in CTE-werkdocument TECH-25007 UTP, onder voorbehoud van de volgende wijziging:

— in de tabel in aanhangsel I wordt regel 6 als volgt vervangen:

6	ERA-TD-105	TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024

6) stemmen vóór het voorstel van de CTE tot actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF, zoals vermeld in CTE-werkdocument TECH-25011 Handbook, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen:

   — punt 5.3.3 — SPECIFIEKE GEVALLEN

   — in het eerste streepje “A specific case is primarily used” vervangen door “A specific case should be used”;

   — in het eerste streepje “due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.” toevoegen aan “deviation from a requirement in the UTP”;

   — in het eerste streepje “and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs” vervangen door “A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs.”;

   — in het vijfde streepje “the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose” vervangen door “the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method”;

   — punt 5.4 — NATIONALE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

   — in de vierde paragraaf “In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case.” vervangen door “In case a national technical requirement falls, in full or in part, within the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case.”;

   — punt 10.3 — OVEREENSTEMMING MET HET UNIERECHT

   — in de tweede paragraaf “whether an ECM” vervangen door “whether their ECM”;

   — in de vierde paragraaf, eerste streepje, “should be accepted” vervangen door “should be accepted in international traffic”;

   — in de vierde paragraaf, tweede streepje, “For the purpose of providing ECM services,” vervangen door “For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,” en “Contracting States” vervangen door “that Contracting State”;

7) de Commissie kan instemmen met kleine wijzigingen van de in dit artikel vastgestelde standpunten van de CTE, zonder nader besluit van de Raad.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op de datum van de vaststelling ervan.

Gedaan te Luxemburg, 16 juni 2025.

Voor de Raad

De voorzitter

P. HENNIG-KLOSKA