



Bruxelles, den 15.5.2024
COM(2024) 210 final

2024/0115 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 16. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) for så vidt angår revisionen af de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG), for delsystemet "Rullende materiel – støj" (UTP Noise), for oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning (UTP TCRC) og for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Den 16. samling i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) afholdes i Bern den 11.-12. juni 2024. Dagsordenen for mødet omfatter bl.a. følgende forslag til vedtagelse:

- Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG)
- Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel – støj" (UTP Noise)
- Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning (UTP TCRC)
- Ændring af tillæg I (henvisninger til de tekniske dokumenter) til de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)

Dagsordenen for mødet og dokumenter vedrørende forslagene til vedtagelse findes på OTIF's websted: https://otif.org/en/?page_id=590.

OTIF udvikler fælles retlige ordninger for international jernbanetransport på tre vigtige aktivitetsområder: teknisk interoperabilitet, farligt gods og jernbaneaftaleret.

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 medlemsstater¹ 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.

Aftalen trådte i kraft den 1. juli 2011.

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 derfor jernbanelovgivning inden for en række forskellige juridiske og tekniske jernbaneanliggender, der er opdelt i to dele, nemlig selve konventionen, i henhold til

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 Mellemsstatslige 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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

hvilken driften af OTIF reguleres, og de otte bilag, der indeholder fælles regler på jernbaneområdet:

- Bilag A – Kontrakt om international befordring af passagerer med jernbane (**CIV**)
- Bilag B – Kontrakt om international befordring af gods med jernbane (**CIM**)
- Bilag C – International befordring af farligt gods med jernbane (**RID**)
- Bilag D – Kontrakt om anvendelse af vogne i international jernbanetrafik (**CUV**)
- Bilag E – Kontrakt om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (**CUI**)
- Bilag F – Fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske forskrifter til brug for jernbanemateriel, der skal anvendes i international trafik (**APTU UR**)
- Bilag G – Fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der skal anvendes i international trafik (**ATMF UR**)
- Bilag H – Fælles regler for sikker togdrift i international trafik (**EST UR**).

Der findes 18 fælles tekniske forskrifter (UTP'er) for teknisk interoperabilitet, der er baseret på bilag F og G til COTIF. UTP'erne inden for rammerne af COTIF 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) 2016/797³.

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

Der findes 4 bilag vedrørende fælles sikkerhedsmetoder, der er baseret på bilag H til COTIF. Bilagene til EST UR inden for rammerne af COTIF har samme formål som EU's fælles sikkerhedsmetoder med henblik på adgang til international trafik som fastsat i kapitel II i direktiv (EU) 2016/798⁴.

Bilag H er endnu ikke trådt i kraft, da der stadig afventes godkendelse fra to tredjedele af de stater, der er parter i OTIF.

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 tillæg F og G (APTU og ATMF) til COTIF.

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

- vedtagelse af tekniske forskrifter for køretøjer og infrastruktur og validering af standarder
- procedurer for vurdering af køretøjers overensstemmelse

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>)

- bestemmelser vedrørende vedligeholdelse af køretøjer
- ansvar for oprangering og sikker anvendelse af køretøjer
- bestemmelser om risikoevaluering og -vurdering
- specifikationer for registre.

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

I henhold til COTIF's artikel 20, § 1, litra b), og i overensstemmelse med artikel 6 i konventionens tillæg F (APTU) har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre UTP'erne.

2.3. Det tekniske ekspertudvalgs vedtagelse af retsakter

I henhold til artikel 6 i APTU beslutter det tekniske ekspertudvalg, om der skal vedtages en fælles teknisk forskrift eller en bestemmelse, der ændrer den, i overensstemmelse med proceduren i COTIF's artikel 16, artikel 20 og artikel 33, § 6. Disse beslutninger træder i kraft i overensstemmelse med konventionens artikel 35, § 3 og 4.

2.4. De retsakter, der skal vedtages af det tekniske ekspertudvalg på samlingen den 11. og 12. juni 2024

2.4.1. Revision af UTP'en vedrørende 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 de fælles ATMF. UTP'en dækker tekniske konstruktions- og produktionskrav samt verifikationsprocedurer.

Formålet med dette forslag om at revidere UTP WAG er at bringe den i overensstemmelse med udviklingen i EU-lovgivningen og ajourføre særtilfælde og særlige gennemførelsesbestemmelser. Desuden indeholder forslaget en præcisering af anvendelsen af UTP WAG på køretøjer, der er egnede til fri omsætning og til generel drift.

De foreslåede ændringer omfatter:

- redaktionelle ændringer, der har til formål at tilpasse den redaktionelle praksis og brugen af terminologi til den seneste praksis
- ajourføring af henvisningerne til EU-lovgivningen
- tilføjelse af henvisninger til UTP TCRC om togsammensætning og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning
- nye bestemmelser vedrørende lettelse af kombineret transport
- nye bestemmelser vedrørende afsporingsdetektions- og -forebyggelsesfunktioner
- supplerende bestemmelser vedrørende gensidig anerkendelse af førstegangstilladelse, der finder anvendelse på vogne med elektrisk eller elektronisk udstyr om bord
- ajourføring af gennemførelsesbestemmelserne, navnlig ved at lade gyldighedsfrister (fase A og B) udgå for køretøjer og køretøjstyper, der er i overensstemmelse med tidligere versioner af UTP'en

- tilføjelse af særtilfælde og særlige gennemførelsesbestemmelser for Norge og Det Forenede Kongerige.

2.4.2. *Revision af UTP'en vedrørende delsystemet "Rullende materiel – støj" (UTP Noise)*

UTP Noise fastsætter det optimale niveau af harmoniserede specifikationer for delsystemet "Rullende materiel – støj", der har til formål at begrænse støjemission fra køretøjer, der anvendes i international trafik inden for anvendelsesområdet for ATMF UR.

Formålet med dette forslag om at revidere UTP Noise er at bringe den i overensstemmelse med udviklingen i EU-lovgivningen og ajourføre særtilfælde og særlige gennemførelsesbestemmelser.

De foreslåede ændringer omfatter:

- tilføjelse af en metode til vurdering af overensstemmelsen af friktionselementer til bremses, der indvirker på hjulenes løbeflade (dvs. bremseklodser), som interoperabilitetskomponenter
- tilpasning til den seneste redaktionelle praksis for UTP'er
- ajourføring af henvisningerne til EU-lovgivningen
- tilføjelse af henvisninger til UTP TCRC om togsammensætning og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning
- ajourføring af gennemførelsesbestemmelserne, navnlig ved at lade gyldighedsfrister (fase A og B) udgå for køretøjer og køretøjstyper, der er i overensstemmelse med tidligere versioner af UTP'en
- tilføjelse af særtilfælde og særlige gennemførelsesbestemmelser for Norge og for Kanaltunnellen.

2.4.3. *Revision af UTP'en vedrørende oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning (UTP TCRC)*

UTP TCRC indeholder bestemmelser om jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes ansvar angående oprangeringen af tog til brug i international trafik og angående kontrollen af kompatibiliteten mellem tog og de strækninger, hvorpå de skal anvendes.

Formålet med dette forslag om at revidere UTP TCRC er at bringe den i overensstemmelse med udviklingen i EU-lovgivningen.

De foreslåede ændringer omfatter:

- tilføjelse af definitioner og krav vedrørende kombineret transport
- ajourføring af kravene til kontrol af kompatibiliteten mellem køretøjer og togdetekteringssystemer
- redaktionelle forbedringer
- ajourføring af henvisningerne til EU-reglerne.

2.4.4. *Ændring af UTP'en 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 i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF.

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

- korrektion af fejl konstateret i det tekniske dokument ERA-TD-105: TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model
- tilføjelse af nye elementer eller ændring af fakultative elementer i det tekniske dokument ERA-TD105: TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model
- indførelse af ændrede kodelister og dokumentation i det tekniske dokument ERA-TD-105: TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Unionens kompetence og stemmeret

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

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

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

3. Med forbehold af artikel 26, 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:

- bringe UTP WAG, UTP Noise og UTP TCRC i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1694⁵

⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1694 af 10. august 2023 om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1300/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1304/2014 og gennemførelsesforordning (EU) 2019/777 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

- tilpasse de henvisninger til Jernbaneagenturets tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF.

Disse beslutninger vedrører jernbanetransport. Jernbanetransportområdet 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

Af alle de årsager, der er beskrevet i punkt 2.4.1-2.4.4, bør Unionen stemme som foreslået nedenfor i punkt 3.2.1-3.2.4.

3.2.1. Revision af UTP'en vedrørende delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG)

Den Europæiske Union bør stemme for den revision af UTP WAG, der foreslås af OTIF, dog med følgende ændringer.

- I punkt 0.3:
 - affattes titlen således: "Køretøjer egnet til fri omsætning og udskiftelige køretøjer".
 - affattes tredje afsnit, andet led, således:

""Udskifteligt køretøj": et køretøj, der opfylder kravene til fri omsætning, og som desuden er udstyret med standardiserede grænseflader mellem køretøjer, der gør det muligt at integrere køretøjet i en oprangering sammen med andre udskiftelige køretøjer. Vogne, der opfylder disse kriterier, kan ud over "TEN" mærkes med "GE" eller "CW"."
 - erstattes "generel drift" i fjerde afsnit, punkt 3, af "udskiftelige køretøjer".
- I punkt 4.2.1 "Generelt" skal der stemmes imod forslaget om, at følgende tekst udgår:

"Når der for et givet teknisk forhold ikke er udarbejdet de funktionelle og tekniske specifikationer, der er nødvendige for at opnå interoperabilitet og opfylde de væsentlige krav, markeres dette forhold som et udestående punkt i det relevante afsnit. I overensstemmelse med

artikel 8, § 7, i APTU | artikel 4, stk. 6, i direktiv (EU) 2016/797

er alle udestående punkter opført i tillæg A".
- I punkt 4.2.3.5.3.4, "Afsporingsdetektions- og aktiveringsfunktion", tredje afsnit, erstattes "gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013" af "UTP GEN-G".
- I punkt 6.1.2.1 "Løbetøj", fjerde afsnit, erstattes "Hvis køretøjet ikke opnår sit minimale akseltryk i taratilstand, skal der anvendes anvendelsesbetingelser for køretøjet, der kræver" af "Hvis det minimale akseltryk ikke kan opnås ved hjælp af køretøjets masse i taratilstand, kan der anvendes anvendelsesbetingelser for køretøjet, der kræver".

3.2.2. *Revision af UTP'en vedrørende delsystemet "Rullende materiel – støj" (UTP Noise)*

Den Europæiske Union bør stemme for den revision af UTP Noise, der foreslås af OTIF.

3.2.3. *Revision af UTP'en vedrørende oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning (UTP TCRC)*

Den Europæiske Union bør stemme for den revision af UTP TCRC, der foreslås af OTIF.

3.2.4. *Ændring af UTP'en for trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)*

Den Europæiske Union bør stemme for den ændring af UTP TAF, der foreslås af OTIF.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. *Principper*

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

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen⁶.

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"⁷.

4.1.2. *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Det tekniske ekspertudvalg er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig COTIF, navnlig artikel 13, § 1, litra c) og f).

De retsakter, som det tekniske ekspertudvalg skal vedtage på den 16. samling, er retsakter, der har retsvirkninger.

De påtænkte retsakter ændrer den retlige ramme for OTIF. Da Unionen er fuldgældig kontraherende part i COTIF⁸, vil de påtænkte retsakter være bindende for Unionen i henhold til folkeretten i henhold til artikel 6, §1, i APTU og artikel 35, § 3 og 4, i COTIF.

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

⁶ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

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

⁸ Se Rådets afgørelse 103/2013/EU 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).

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.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører international jernbanetransport.

Det materielle 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.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 16. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) for så vidt angår revisionen af de fælles tekniske forskrifter (UTP) gældende for delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG), for delsystemet "Rullende materiel – støj" (UTP Noise), for oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning (UTP TCRC) og for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)

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/EU⁹ og aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om Den Europæiske Unions tiltrædelse af COTIF-konventionen ("aftalen")¹⁰.
- (2) OTIF's tekniske ekspertudvalg er nedsat i henhold til artikel 13, § 1, litra f), i COTIF.
- (3) I henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6, § 1, i de fælles regler for 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) vedrørende delsystemet "Rullende materiel – godsvogne" (UTP WAG), vedrørende delsystemet "Rullende materiel – støj" (UTP Noise), vedrørende oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning (UTP TCRC) og vedrørende trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF).
- (4) Dagsordenen for det tekniske ekspertudvalgs 16. samling, der finder sted den 11.-12. juni 2024, omfatter forslag til beslutninger om at revidere UTP WAG, UTP Noise og UTP TCRC og om at ændre tillæg I til UTP TAF.

⁹ 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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

¹⁰ EUT L 51 af 23.2.2013, s. 8.

- (5) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i det tekniske ekspertudvalg, bør fastlægges, da de foreslåede beslutninger får bindende virkning for Unionen i henhold til artikel 6, § 1, i APTU og artikel 35, § 3 og 4, i COTIF.
- (6) Formålet med disse beslutninger er at bringe UTP WAG, UTP Noise og UTP TCRC i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1694¹¹ og at tilpasse de henvisninger til Jernbaneagenturets tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF.
- (7) De påtænkte OTIF-beslutninger er i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske mål, da de bidrager til tilpasningen af OTIF-lovgivningen til de tilsvarende bestemmelser i EU-retten, og de bør derfor støttes af Unionen –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 16. samling i det tekniske ekspertudvalg, der er nedsat i henhold til konventionen om internationale jernbanebefordringer den 9. maj 1980, for så vidt angår revisionen af UTP WAG vedrørende delsystemet "Rullende materiel – godsvogne", revisionen af UTP Noise vedrørende delsystemet "Rullende materiel – støj", revisionen af UTP TCRC vedrørende oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning og for så vidt angår ajourføringen af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP TAF, er følgende:

- (1) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede revision af UTP WAG vedrørende delsystemet "Rullende materiel – godsvogne", jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-24003 UTP WAG, dog med følgende ændringer:
 - (a) I punkt 0.3:
 - affattes titlen således: "Køretøjer egnet til fri omsætning og udskiftelige køretøjer".
 - affattes tredje afsnit, andet led, således:

""Udskifteligt køretøj": et køretøj, der opfylder kravene til fri omsætning, og som desuden er udstyret med standardiserede grænseflader mellem køretøjer, der gør det muligt at integrere køretøjet i en oprangering sammen med andre udskiftelige køretøjer. Vogne, der opfylder disse kriterier, kan ud over "TEN" mærkes med "GE" eller "CW"."
 - erstattes "generel drift" i fjerde afsnit, punkt 3, af "udskiftelige køretøjer".
 - (b) I punkt 4.2.1 "Generelt" skal der stemmes imod forslaget om, at følgende tekst udgår:

"Når der for et givet teknisk forhold ikke er udarbejdet de funktionelle og tekniske specifikationer, der er nødvendige for at opnå interoperabilitet og opfylde de væsentlige krav, markeres dette forhold som et udestående punkt i det relevante afsnit. I overensstemmelse med

¹¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1694 af 10. august 2023 om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1300/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1304/2014 og gennemførelsesforordning (EU) 2019/777 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

artikel 8, § 7, i APTU | artikel 4, stk. 6, i direktiv (EU) 2016/797
er alle udestående punkter opført i tillæg A".

- (c) I punkt 4.2.3.5.3.4, "Afsporingsdetektions- og aktiveringsfunktion", tredje afsnit, erstattes "gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013" af "UTP GEN-G".
 - (d) I punkt 6.1.2.1 "Løbetøj", fjerde afsnit, erstattes "Hvis køretøjet ikke opnår sit minimale akseltryk i taratilstand, skal der anvendes anvendelsesbetingelser for køretøjet, der kræver" af "Hvis det minimale akseltryk ikke kan opnås ved hjælp af køretøjets masse i taratilstand, kan der anvendes anvendelsesbetingelser for køretøjet, der kræver".
- (2) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ændringer af UTP WAG vedrørende delsystemet "Rullende materiel – støj", jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-24004 UTP Noise.
 - (3) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ændringer af UTP TCRC vedrørende oprangering og kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-24005 UTP TCRC.
 - (4) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs forslag om at ajourføre de henvisninger til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP TAF, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-24005 UTP TAF
 - (5) Kommissionen kan tilslutte sig mindre ændringer af de retsakter, der er omhandlet i denne artikel, uden at det kræver en yderligere afgørelse fra Rådet.

Artikel 2

Efter vedtagelsen offentliggøres det tekniske ekspertudvalgs beslutninger i *Den Europæiske Unions Tidende* med angivelse af datoen for deres ikrafttræden.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*