



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 9.7.2019  
COM(2019) 298 final

2019/0143 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i den skriftlige procedure, der iværksættes af Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) med henblik på vedtagelse af ændringer af det nationale køretøjsregister (NVR) og de fælles tekniske forskrifter —trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)**

## **BEGRUNDELSE**

### **1. FORSLAGETS GENSTAND**

Det 12. møde i Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) holdes i Bern den 12.-13. juni 2019. Dagsordenen for mødet omfatter:

- Et forslag til beslutning om ændring af OTIF's registersystem — det nationale køretøjsregister for rullende materiel (NVR) og
- Et forslag til beslutning om ændring af bilag 1 til OTIF's fælles tekniske forskrifter — trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF).
- (a) De gældende specifikationer for det nationale køretøjsregister, som anvendes i henhold til OTIF-reglerne, er ækvivalente med dem, der er fastsat i Kommissionens beslutning 2007/756/EF<sup>1</sup>.

Som led i den fjerde jernbanepakke vedtog Kommissionen gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614<sup>2</sup>, der fastsætter ajourførte specifikationer for EU's nationale køretøjsregistre og specifikationer for det europæiske køretøjsregister (EVR), som skal erstatte EU's nationale køretøjsregistre fra 2021, samt ophæver Kommissionens afgørelse 2007/756/EF.

Formålet med Den Tekniske Ekspertkomités beslutning er at ændre det nationale køretøjsregister og opretholde dets ækvivalens med Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614.

- (b) OTIF's fælles tekniske forskrifter (UTP) er et sæt tekniske specifikationer, der følger af COTIF's principper, målsætninger og procedurer for konstruktion og drift af jernbanemateriel med det overordnede mål at opnå maksimal interoperabilitet. Derved er OTIF's UTP'er ækvivalente med EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er).

UTP TAF fastsætter grundlæggende og supplerende krav med hensyn til kommunikationsprocessen mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, databaser beregnet til at spore tog- og vognbevægelser og oplysninger, der skal leveres til fragtkunder, uden hvilke TAF-delsystemet ikke kan fungere. Specifikationerne er ækvivalente med TSI'en om trafiktelematik for godstrafikken (TSI TAF), der er fastlagt i Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014<sup>3</sup> og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/278<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Kommissionens beslutning af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF (EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30).

<sup>2</sup> 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, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53).

<sup>3</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 af 11. december 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356, 12.12.2014, s. 438).

<sup>4</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/278 af 23. februar 2018 om ændring af bilaget til forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår meddelelsesstrukturen, modellerne for data og meddelelser, driftsdatabase for vogne og intermodale enheder og om vedtagelse af en IT-standard for kommunikationsdelen af den fælles grænseflade (EUT L 54 af 24.2.2018)

Kommissionen vedtog en ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 den 27. maj 2019<sup>5</sup>.

Formålet med beslutningen om ændring af UTP TAF er at opretholde ækvivalensen med Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 som ændret for nylig.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne til ovennævnte beslutninger, som skal vedtages af Den Tekniske Ekspertkomité, skal fastlægges ved en rådsafgørelse på grundlag af artikel 218, stk. 9, i TEUF.

## **2. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

### **2.1. Konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)**

OTIF er etableret ved COTIF-konventionen. I henhold til artikel 2, § 1, i COTIF er organisationens formål at tilgodese, forbedre og fremme international jernbanetrafik, navnlig ved at etablere en fælles retsordning på forskellige retlige områder af international jernbanebefordring. 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: selve konventionen, som regulerer driften af OTIF, og de otte tillæg (herunder et nyt tillæg H, der skal vedtages på den kommende 13. generalforsamling i OTIF), der fastlægger ensartede regler på jernbaneområdet.

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

Baseret på tillæg F og G til COTIF findes der 12 UTP'er for teknisk interoperabilitet.

COTIF gælder for 46 stater, herunder 26 EU-medlemsstater (alle undtagen Malta og Cypern).

---

<sup>5</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/778 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår ændringsstyring (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 356).

## **2.2. Aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF)**

Den 16. juni 2011 vedtog Rådet afgørelse 2013/103/EU<sup>6</sup> 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. Aftalen trådte i kraft den 1. juli 2011.

Unionen er part i aftalen ligesom samtlige medlemsstater undtagen Cypern og Malta. I Rådets afgørelse 2013/103/EU fastsættes det, at Kommissionen repræsenterer Unionen på møder i OTIF. Afgørelsen indeholder også en erklæring fra Den Europæiske Union om udøvelsen af kompetence (bilag I) og fastsætter interne ordninger for Rådet, medlemsstaterne og Kommissionen i procedurer under OTIF (bilag III).

## **2.3. Den Tekniske Ekspertkomité under OTIF**

Den Tekniske Ekspertkomité er et organ under OTIF, der er oprettet ved artikel 8 i COTIF. Det består af de OTIF-medlemsstater, der anvender tillæg F og G (APTU, ATMF) til COTIF.

Den Tekniske Ekspertkomité har kompetence i spørgsmål vedrørende interoperabilitet og teknisk harmonisering inden for jernbaneområdet og tekniske godkendelsesprocedurer. Den udvikler 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
- bestemmelser vedrørende vedligeholdelse af køretøjer
- ansvar for togsammensætning og sikker anvendelse af køretøjer
- bestemmelser om risikoevaluering og -vurdering
- specifikationer for registre.

Den Tekniske Ekspertkomité har en stående arbejdsgruppe (WG TECH), der er ansvarlig for forberedelsen af førstnævntes beslutninger.

## **2.4. Den Tekniske Ekspertkomités vedtagelse af retsakter**

Den sædvanlige vedtagelsesproces for så vidt angår UTP er fastsat ved artikel 6 og 8 i APTU og kan tage omkring halvandet år.

## **2.5. De retsakter, som Den Tekniske Ekspertkomité under OTIF skal vedtage ved skriftlig procedure**

Den Tekniske Ekspertkomité har fremsat følgende forslag til beslutning om ændringer, der skal vedtages ved skriftlig procedure:

- et forslag til beslutning om ændring af specifikationerne for det nationale køretøjsregister (NVR) og
- et forslag til beslutning om ændring af bilag 1 til UTP TAF.

---

<sup>6</sup> 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).

### 2.5.1. *Ændring af specifikationerne for NVR*

Formålet med beslutningen om ændring af specifikationerne for NVR er at opretholde ækvivalensen med Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614.

Med henblik herpå vedrører ændringerne procedurerne for registrene og registreringerne. De vedrører ikke NVR's software eller funktionsmåde.

Sammenfattende omfatter ændringerne følgende:

- indførelse af det nye krav om, at de kontraherende stater uden for EU skal underrette OTIF's generalsekretær om kontaktoplysningerne for registreringsenhederne, som så vil blive offentliggjort af OTIF's generalsekretær (et nyt punkt 2.3 tilføjes)
- indførelse af en frist (20 hverdage) for registrering af ændringerne i NVR (i punkt 3.2.3).
- yderligere præcisering af proceduren for supplerende registrering af køretøjer, der ikke er registreret i et nationalt køretøjsregister, som er tilsluttet det centrale europæiske virtuelle køretøjsregister (ECVVR) (3.2.5)
- yderligere præcisering af, hvordan registreringer overføres mellem de nationale køretøjsregistre, og hvordan det europæiske køretøjsnummer (EVN) (3.2.6) ændres
- ajourføring af tabellerne med adgangsrettigheder (3.3) og listen over harmoniserede restriktionskoder (Tillæg 1 — Restriktionskoder )
- ajourføring af strukturen og indholdet af det europæiske identifikationsnummer (EIN) [Tillæg 2: landekode (felt 1) og dokumenttype (felt 2)]
- redaktionelle ændringer i hele teksten.

I overensstemmelse med COTIF's artikel 20, § 1, litra e), og artikel 13, § 1, 4 og 5, i de fælles ATMF-regler har Den Tekniske Ekspertkomité kompetence til at træffe beslutninger vedrørende disse ændringer.

### 2.5.2. *Ændring af UTP TAF*

Formålet med beslutningen om ændring af UTP TAF er at opretholde ækvivalensen med TSI'en om trafiktelematik for godstrafikken (TSI TAF), som er omfattet af Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014, som ændret for nylig.

Som det er tilfældet for TSI'en om trafiktelematik for godstrafikken, henvises der i UTP TAF til tekniske dokumenter, der offentliggøres og ajourføres regelmæssigt på Den Europæiske Unions Jernbaneagenturs websted (normalt mindst en gang om året). De seneste ajourføringer af disse tekniske dokumenter er mindre tilpasninger, der specifikt vedrører formatet for data og meddelelser med henblik på udveksling af oplysninger mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Eftersom en ændring af disse henvisninger formelt udgør en ændring af UTP TAF, skal Den Tekniske Ekspertkomité træffe beslutning herom i henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og artikel 6 i APTU.

De påtænkte retsakter får retligt bindende virkning for OTIF-medlemsstaterne og de regionale organisationer for økonomisk integration, der har tiltrådt COTIF, navnlig Den Europæiske Union.

## 2.6. **Unionens kompetence og stemmeret**

I henhold til artikel 6 i EU-OTIF-aftalen gælder 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 konventionens artikel 26, § 7, 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 henhold til EU-retten har Unionen enekompetence på de områder inden for jernbanetransport, hvor COTIF eller retsakter, der vedtages i henhold hertil, kan berøre de eksisterende EU-regler eller ændre deres rækkevidde. EU-reglerne vil klart blive berørt af vedtagelsen af ovennævnte ændringer, da formålet med foranstaltningen er at bringe det nationale køretøjsregister og UTP TAF i overensstemmelse med henholdsvis Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014, som ændret for nylig.

Eftersom Unionen har enekompetence på de områder, der er omfattet af de to ovennævnte beslutninger, som skal træffes af Den Tekniske Ekspertkomité, udøver Unionen, repræsenteret ved Kommissionen, de stemmerettigheder, der er knyttet til vedtagelsen af disse to beslutninger.

### **3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDtages PÅ UNIONENS VEGNE**

Af ovennævnte grunde bør Unionen stemme for forslagene.

### **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) vedtages der 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 den pågældende aftale<sup>7</sup>.

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"*<sup>8</sup>.

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

<sup>8</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014, sag C-399/12, Tyskland mod Rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61 til 64.

#### *4.1.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde*

De retsakter, som Den Tekniske Ekspertkomité skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter har retsvirkninger, fordi de ændrer OTIF's retlige rammer, idet de bringer COTIF's UTP'er i overensstemmelse med EU's TSI'er vedrørende delsystemer, og de får bindende virkning for Unionen.

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 to formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer må betragtes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal afgørelsen, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, kun have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller element tilsiger.

#### *4.2.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde*

De primære formål med og indhold af den påtænkte retsakt vedrører 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 i den skriftlige procedure, der iværksættes af Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) med henblik på vedtagelse af ændringer af det nationale køretøjsregister (NVR) og de fælles tekniske forskrifter —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 er 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<sup>9</sup>.
- (2) Alle medlemsstater undtagen Cypern og Malta er part i COTIF.
- (3) I henhold til artikel 8 i COTIF er der nedsat en teknisk ekspertkomité ("Den Tekniske Ekspertkomité - CTE") under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF). I henhold til artikel 20, § 1, litra e), i COTIF og artikel 13, § 1, 4 og 5, i tillæg G (ATMF) har Den Tekniske Ekspertkomité kompetence til at træffe beslutninger om vedtagelse eller ændring af OTIF's registersystem — det nationale køretøjsregister for rullende materiel (NVR). I henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og artikel 6 i tillæg F (APTU) har Den Tekniske Ekspertkomité kompetence til at træffe beslutning om vedtagelse af fælles tekniske forskrifter (UTP TAF) eller en bestemmelse om ændring af en UTP baseret på tillæg F (APTU) og tillæg G (ATMF) til COTIF.
- (4) Den Tekniske Ekspertkomité vil ved skriftlig procedure vedtage et forslag til beslutning om ændring af NVR-specifikationerne og et forslag til beslutning om ændring af bilag 1 til UTP TAF.
- (5) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Den Tekniske Ekspertkomité, bør fastlægges, da den påtænkte beslutning får bindende virkning for Unionen.
- (6) Formålet med disse ændringer er at bringe NVR og UTP TAF i overensstemmelse med henholdsvis Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614<sup>10</sup> og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/778<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> 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).



- (7) De foreslåede ændringer er i overensstemmelse med Unionens lovgivning og strategiske mål, idet de bidrager til at bringe OTIF-bestemmelserne i overensstemmelse med Unionens tilsvarende bestemmelser, og de bør derfor støttes af Unionen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Følgende holdning skal indtages på Unionens vegne i den skriftlige procedure, der iværksættes af Den Tekniske Ekspertkomité under konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 vedrørende ændring af det nationale køretøjsregister (NVR) og af bilag 1 til UTP TAF:

1. der skal stemmes for de ændringer af NVR, der foreslås af Den Tekniske Ekspertkomité, jf. arbejdsdokument TECH-19001-CTE12-5.1.
2. der skal stemmes for de ændringer af UTP TAF, der foreslås af Den Tekniske Ekspertkomité, jf. arbejdsdokument TECH-18037-CTE12-5.2.

#### *Artikel 3*

Efter vedtagelsen offentliggøres Den Tekniske Ekspertkomités retsakt i *Den Europæiske Unions Tidende* med angivelse af datoen for dens ikrafttræden.

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---

<sup>10</sup> 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, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53).

<sup>11</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/778 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår ændringsstyring (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 356).