



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 17. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) for så vidt angår revisionen af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel — lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS), tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet (UTP PRM), mærkning af køretøjer (UTP Marking), delsystemet "Infrastruktur" (UTP INF), delsystemet "Trafiktelematik for godstrafikken" (UTP TAF) og ajourføringen af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Den 17. samling i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) afholdes i Bern den 17.-18. juni 2025. Dagsordenen for mødet omfatter bl.a. følgende forslag til vedtagelse:

- Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS)
- Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet (UTP PRM)
- Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for mærkning af køretøjer (UTP Marking)
- Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Infrastruktur" (UTP INF)
- Ændring af tillæg I (henvisninger til de tekniske dokumenter) til de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Trafiktelematik for godstrafikken" (UTP TAF)
- Ajourføring 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.

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.

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

43 ud af de 50 stater, der er parter i COTIF, herunder de nævnte 25 EU-medlemsstater, anvender bilag F og G.

Der findes 4 tillæg vedrørende fælles sikkerhedsmetoder, der er baseret på bilag H til COTIF. Tillæggene 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 bilag F og G (APTU og ATMF) til COTIF.

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>).

Det tekniske ekspertudvalg har kompetence i spørgsmål vedrørende interoperabilitet og teknisk harmonisering inden for jernbaneområdet og tekniske godkendelsesprocedurer. Det udarbejder APTU- og ATMF-bilagene 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 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 bilag F (APTU) har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre UTP'erne.

I overensstemmelse med artikel 21, § 4, i bilag G (ATMF) har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at anbefale metoder og praksis vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der skal anvendes i international trafik.

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 påtænkte retsakter, der skal vedtages af det tekniske ekspertudvalg på samlingen den 17. og 18. juni 2025

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

UTP LOC&PAS fastsætter funktionskrav og tekniske krav for godkendelse af lokomotiver og rullende materiel til passagertog til international trafik på alle COTIF-kontraherende staters område i overensstemmelse med ATMF UR. UTP'en dækker tekniske konstruktions- og produktionskrav samt verifikationsprocedurer.

Formålet med dette forslag om at revidere UTP LOC&PAS er at bringe den i overensstemmelse med udviklingen i EU-lovgivningen og ajourføre særtilfælde og særlige gennemførelsesbestemmelser. Ydermere præciserer forslaget anvendelsesområdet for UTP LOC&PAS og dens anvendelse på køretøjer egnet til fri omsætning og udskiftelige køretøjer.

De foreslåede ændringer omfatter:

- præciseringer vedrørende anvendelsesområdet for og anvendelsen af UTP'en

- ajourføring af henvisningerne til EU-lovgivningen og til standarder
- nye bestemmelser om grænsefladerne i et køretøj mellem delsystemet for rullende materiel og den del af togkontrol- og kommunikationsdelssystemet, der befinder sig om bord
- ændrede bestemmelser vedrørende vand, der udledes af eller gennem sanitære faciliteter om bord
- ændrede bestemmelser vedrørende den maksimale strøm gennem hver strømaftager ved stilstand
- nye bestemmelser vedrørende afsporingsdetektions- og -forebyggelsesfunktioner
- ændrede bestemmelser vedrørende togets registreringsanordning ("recording device")
- yderligere krav vedrørende den dokumentation, der skal fremlægges sammen med det rullende materiel
- supplerende bestemmelser om godkendelse til et bredt anvendelsesområde, der gælder for bestemte typer personvogne, dvs. udskiftelige køretøjer
- 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
- ajourføring af særtilfælde og særlige gennemførelsesbestemmelser for kontraherende stater uden for EU
- redaktionelle ændringer for at bringe UTP'en i overensstemmelse med den seneste praksis.

2.4.2. *Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet (UTP PRM)*

UTP PRM indeholder harmoniserede tilgængelighedskrav for personkøretøjer, der anvendes i international trafik inden for anvendelsesområdet for ATMF UR.

Formålet med dette forslag om at revidere UTP PRM er at bringe den i overensstemmelse med udviklingen i EU-lovgivningen. Desuden præciserer forslaget anvendelsesområdet for UTP PRM med hensyn til køretøjer og med hensyn til andre delsystemer. Navnlig er anvendelsen af UTP PRM generelt obligatorisk for nyt rullende materiel til passagertog, der godkendes til international trafik i overensstemmelse med ATMF UR. UTP PRM beskriver også valgfrie parametre for delsystemerne for infrastruktur, drift og telematik.

De foreslåede ændringer omfatter:

- præciseringer vedrørende anvendelsesområdet for og anvendelsen af UTP'en
- ajourføring af henvisningerne til EU-lovgivningen og til standarder
- ændrede bestemmelser om lydsignaler i forbindelse med åbning og lukning af passagerdøre
- ændrede og supplerende bestemmelser vedrørende dynamisk ruteinformation i og på tog
- ajourføring af gennemførelsesreglerne i overensstemmelse med gennemførelsesbestemmelserne for UTP LOC&PAS

- redaktionelle ændringer for at bringe UTP'en i overensstemmelse med den seneste praksis.

2.4.3. *Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for mærkning af køretøjer (UTP Marking)*

UTP Marking indeholder de krav, der gælder for køretøjer, der anvendes i de COTIF-kontraherende stater, for så vidt angår deres køretøjsnumre og tilknyttede litrering på deres karrosserier.

Formålet med dette forslag om revision af UTP Marking er at ajourføre henvisningerne til EU-bestemmelserne. For at lette forståelsen af reglerne bør der desuden tilføjes oplysninger for at præcisere betydningen af det europæiske køretøjsnummer (EVN) for godsvogne. Der indgår også sproglige rettelser og redaktionelle ændringer i forslaget.

2.4.4. *Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Infrastruktur" (UTP INF)*

UTP INF indeholder de parametre for jernbaneinfrastruktur, der er relevante for kompatibiliteten med køretøjer, der anvendes i international trafik inden for anvendelsesområdet for ATMF UR, og specifikke metoder til kontrol af disse parametre.

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

De foreslåede ændringer omfatter:

- præciseringer vedrørende anvendelsesområdet for og den valgfrie anvendelse af UTP'en
- ajourføring af henvisningerne til EU-lovgivningen og til standarder
- nye bestemmelser vedrørende kombineret transport
- ajourførte bestemmelser vedrørende strækningskategorierne
- nye bestemmelser om maksimale trykvariationer i tunneler med driftshastigheder på 200 km/h eller derover
- ændrede bestemmelser om frivillig anvendelse af UTP'en på eksisterende infrastruktur
- ajourføring af særtilfælde og særlige gennemførelsesbestemmelser for kontraherende stater uden for EU
- redaktionelle ændringer for at bringe UTP'en i overensstemmelse med den seneste praksis.

2.4.5. *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, Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA-TD-105: TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model

2.4.6. Ajourføring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler i APTU og ATMF

Håndbogen beskriver kravene til gennemførelsen og anvendelsen af bilag F til COTIF (APTU UR) og bilag G til COTIF (ATMF UR) for international jernbanetransport, og den beskriver 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 kan ikke desto mindre have retsvirkninger. Den vedtages af det tekniske ekspertudvalg under OTIF, der er oprettet ved COTIF, og som har beføjelse til at vedtage håndbogen og ændringer heraf, dvs. anbefalinger i overensstemmelse med artikel 21, § 4, i ATMF UR. Håndbogen (og dermed den påtænkte ændring heraf) vil danne grundlag for den måde, hvorpå EU skal gennemføre sine forpligtelser i henhold til COTIF.

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

3.1. Unionens kompetence og stemmeret

I artikel 6 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige 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:

- tilpasse UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF og UTP Marking til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1694⁵ ("TSI-pakken fra 2023")
- tilpasse de henvisninger til Jernbaneagenturets tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF.

Disse beslutninger vedrører jernbanetransporttjenester. Området for jernbanetransporttjenester 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 2.4.1-2.4.6, bør Unionen stemme som foreslået nedenfor i punkt 3.2.1-3.2.6.

3.2.1. *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 TECH-25003, såfremt følgende ændringer indføres. Hvis disse ændringer ikke indføres, bør Den Europæiske Union stemme imod den foreslåede revision af UTP LOC&PAS.

- (a) i tillæggets afsnit 1 ("Introduction"), andet underafsnit, bør ordet "infrastructure" erstattes af "network(s)" for at afspejle, at teknisk kompatibilitet ikke er begrænset til infrastrukturen, men også omfatter aspekter vedrørende energi og signaler langs strækningen
- (b) i tillæggets punkt 2.1 ("The rolling stock subsystem as part of the rail system"), fjerde underafsnit, bør ", UTP WAG" udgå, da denne UTP kun henviser til delsystemet "locomotives and passenger rolling stock", som ikke er omfattet af UTP WAG
- (c) i punkt 2.2.1 ("Train formation"), stk. (1), bør udtrykket "OTIF technical admission" erstattes af "UTP verification procedure" for at sikre overensstemmelse med punkt 0.1, stk. (4)
- (d) punkt 3.2.1 ("General requirements, requirements related to maintenance and operation") og punkt 3.2.2 ("Requirements specific to other subsystems") bør udgå for at skabe overensstemmelse med TSI-pakken fra 2023.
- (e) i punkt 4.2.3.4.2 ("Running dynamic behaviour") bør overskriften til litra d) erstattes af "Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem" for at skabe fuld overensstemmelse med TSI-pakken fra 2023
- (f) i punkt 4.2.3.4.2 ("Running dynamic behaviour"), stk. (8), i punkt 4.2.4.3 ("Type of brake system"), stk. (3) og (4), i punkt 4.2.4.4.1 ("Emergency braking command"),

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).

- stk. (3), i punkt 4.2.4.4.2 ("Service braking command"), stk. (5), i punkt 4.2.4.4.4 ("Dynamic braking command"), stk. (4), i punkt 4.2.4.8.2 ("Magnetic track brake"), stk. (6), i punkt 4.2.4.8.3 ("Eddy current track brake"), stk. (9), i punkt 4.2.5.5.6 ("Door opening"), stk. (2), i punkt 4.2.8.1.2 ("Requirements on performance"), stk. (8), i punkt 4.2.8.2.4 ("Maximum power and current from the overhead contact line"), stk. (4), i punkt 4.2.8.2.9.8 ("Running through phase or system separation sections
- (g) (RST level)), stk. (5), andet underafsnit, i punkt 4.2.9.1.6 ("Driver's desk ergonomics"), stk. (5) og (6), i punkt 4.2.9.3.6 ("Radio Remote control function by staff for shunting operation"), stk. (4), i punkt 4.2.9.3.8.1 ("Sleeping mode"), i punkt 4.2.9.3.8.2 ("Passive shunting"), i punkt 4.2.9.3.8.3 ("Non leading"), i punkt 4.2.9.3.9 ("Traction status"), i punkt 4.2.10.4.2 ("Smoke Control"), stk. 5, i punkt 4.2.13 ("Interface requirements with Automated Train Operation on-board"):
- "signalling system" bør erstattes af "control-command and signalling subsystem"
 - "See point 4.3.4" bør udgå, da en sådan henvisning ikke vedrører indholdet af punkt 4.2.3.4.2
- (h) i punkt 4.2.4.6.1 ("Limit of wheel rail adhesion profile") bør ordlyden "Note to points (1) – (4)" udgå, da den tilsvarende tekst er et krav, ikke en bemærkning
- (i) i punkt 4.2.4.7 ("Dynamic brake – Braking system linked to traction system") bør tredje afsnit erstattes af "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." for fuldt ud at være i overensstemmelse med TSI-pakken fra 2023.
- (j) i punkt 4.2.7.1.4 ("Lamp controls"), stk. (3), bør "a flashing/blinking mode" erstattes af "an automatic flashing/blinking mode" for at skabe overensstemmelse med betydningen af den relevante ordlyd i TSI-pakken fra 2023.
- (k) i punkt 4.2.9.6 ("Recording device"), stk. (1), bør fjerde underafsnit erstattes af "Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded" for skabe overensstemmelse med betydningen af den relevante ordlyd i TSI-pakken fra 2023
- (l) i punkt 4.2.12.2 ("General documentation"), stk. (24):
- første led, "signalling equipment" bør erstattes af "control-command and signalling subsystem"
 - andet led bør erstattes af "conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)."
- (m) i punkt 6.2.6 ("Assessment of documentation requested for operation and maintenance"), stk. (1), bør "and assessing entity" udgå for at skabe overensstemmelse med betydningen af den relevante ordlyd i TSI-pakken fra 2023
- (n) i punkt 7.3.2 bør alle særtilfælde for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland udgå, da de er defineret i TSI LOC&PAS.

3.2.2. *Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet (UTP PRM)*

Den Europæiske Union bør stemme for den revision af UTP PRM, der foreslås af OTIF i det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25004.

3.2.3. *Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for mærkning af køretøjer (UTP Marking)*

Den Europæiske Union bør stemme for den revision af UTP Marking, der foreslås af OTIF i det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25005.

3.2.4. *Revision af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Infrastruktur" (UTP INF)*

Den Europæiske Union bør stemme for den revision af UTP INF, der foreslås af OTIF i det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25006.

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

Den Europæiske Union bør stemme for de ændringer af UTP TAF, der foreslås af OTIF i det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25007, såfremt følgende ændring indføres. Hvis denne ændring ikke indføres, bør Den Europæiske Union stemme imod den foreslåede revision af UTP TAF.

- i tabellen i tillæg I bør linje nr. 6 affattes således, at der i stedet henvises til den ajourførte udgave af de tekniske dokumenter i TAF TSI, som agenturet har offentliggjort⁶:

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

3.2.6. *Ajourføring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler i APTU og ATMF*

Den Europæiske Union bør stemme for de ændringer af håndbogen, der foreslås af OTIF i det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25011, såfremt følgende ændringer indføres. Hvis disse ændringer ikke indføres, bør Den Europæiske Union stemme imod den foreslåede ajourføring af håndbogen.

Punkt 5.3.3 — særtilfælde

- Særtilfælde bør anvendes til at specificere afvigelser fra et krav i UTP'en som følge af tekniske begrænsninger, der påvirker kompatibiliteten med det eksisterende system.

⁶ Foreligger på [TSI TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI TAF · GitHub](https://github.com/EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF).

- Nationale teknisk krav bør anvendes til at definere andre krav end dem, der er fastsat i UTP'erne.
- Hvis metoden til vurdering af et konkret tilfælde er kompleks og for lang til, at den kan beskrives i UTP'en, kan særtilfældet i UTP'en i stedet henvise til et specifikt nationalt teknisk krav, der definerer den tilsvarende vurderingsmetode.

Punkt 5.4 — nationale tekniske krav

- Hvis et nationalt teknisk krav helt eller delvist omfattes af et krav, der er fastsat i UTP'en, bør det overføres til UTP'en i form af et særtilfælde.

Punkt 10.3 — Sammenhæng med EU-retten

- Selv om de krav, som enheder med ansvar for vedligeholdelse ("ECM'er") skal opfylde for at blive certificeret, og ECM-certificeringsorganernes kvalifikationer begge er harmoniseret mellem EU og OTIF, er anvendelsesområdet for ECM-certificeringsorganer uden for EU begrænset til kun at udføre ECM-certificering uden for EU, uanset om ECM-kravene er ækvivalente i EU-retten og COTIF, og uanset at EU på grundlag af COTIF accepterer UTP-konforme køretøjer i international trafik til EU. ECM-certificeringsorganer uden for EU bør derfor ikke certificere ECM'er i EU, medmindre en specifik aftale med EU tillader dette.
- I betragtning af, at ATMF UR ikke omfatter markedsadgangsbetingelser for levering af tjenesteydelser, kan udenlandske ECM'er og ECM-certificeringsorganer ikke påberåbe sig rettigheder til at levere deres tjenesteydelser i en anden stat på grundlag af COTIF, men ensidige eller multilaterale afgørelser mellem disse stater kan dog tillade levering af disse tjenesteydelser på en eller flere af disse staters område.

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 aftalen⁷.

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"⁸.

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

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

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 den 17. samling, er retsakter, der har retsvirkninger.

De påtænkte retsakter ændrer den retlige ramme for OTIF. Da Unionen er fuldgældig kontraherende part i COTIF⁹, 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.

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.

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

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 17. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) for så vidt angår revisionen af de fælles tekniske forskrifter gældende for delsystemet "Rullende materiel — lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS), tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet (UTP PRM), mærkning af køretøjer (UTP Marking), delsystemet "Infrastruktur" (UTP INF), delsystemet "Trafiktelematik for godstrafikken" (UTP TAF) og ajourføringen af 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/EU¹⁰ 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 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) gældende for delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog" (UTP LOC&PAS), for tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet (UTP PRM), for mærkning af køretøjer (UTP Marking), for delsystemet "Infrastruktur" (UTP INF) og for 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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ EUT L 51 af 23.2.2013, s. 8.

- (4) I henhold til artikel 20, § 1, litra e), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 21, § 4, i de fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international trafik (ATMF — bilag G til konventionen), har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre bl.a. håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF.
- (5) Dagsordenen for det tekniske ekspertudvalgs 17. samling, der finder sted den 17.-18. juni 2025, omfatter forslag til beslutninger om at revidere UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking og UTP INF, om ændring af tillæg I til UTP TAF og om ajourføring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF.
- (6) Det tekniske ekspertudvalgs påtænkte retsakter vil have retsvirkninger.
- (7) 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.
- (8) Formålet med disse afgørelser er at bringe UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking og UTP INF i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1694¹², at tilpasse henvisningerne til Jernbaneagenturets tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF, og at ajourføre håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF under hensyntagen til erfaringen fra de COTIF-kontraherende stater.
- (9) De påtænkte OTIF-beslutninger om at revidere UTP PRM, UTP Marking og UTP INF 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.
- (10) De påtænkte OTIF-beslutninger om at revidere UTP LOC&PAS og om at ændre tillæg I til UTP TAF er også generelt i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske mål, og de bidrager til tilpasningen af OTIF-lovgivningen til de tilsvarende bestemmelser i EU-retten. Nogle af de ændringer, som OTIF har foreslået, bør dog bringes i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1694¹³ ("TSI-pakken fra 2023"). Det er derfor nødvendigt at foreslå ændringer af de planlagte OTIF-beslutninger om at revidere UTP LOC&PAS og ændre tillæg I til UTP TAF for at sikre overensstemmelse med gældende EU-ret som senest ændret ved TSI-pakken fra 2023. Unionen bør derfor støtte de påtænkte beslutninger på betingelse af, at disse ændringer indføres.

¹² 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).

¹³ 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).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Følgende holdning skal indtages på Unionens vegne på det 17. møde i det tekniske ekspertudvalg under konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 med hensyn til revisionen af UTP LOC&PAS vedrørende delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog", revisionen af UTP PRM vedrørende tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, revisionen af UTP Marking vedrørende mærkning af køretøjer, revision af UTP INF vedrørende delsystemet "Infrastruktur" og ajourføringen af de henvisninger til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF, og af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF:

- (1) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede revision af UTP LOC&PAS vedrørende delsystemet "Rullende materiel – lokomotiver og rullende materiel til passagertog", jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25003 UTP LOC&PAS, såfremt følgende ændringer indføres:
 - (a) i tillæggets afsnit 1 ("Introduction"), andet underafsnit, erstattes ordet "infrastructure" til "network(s)"
 - (b) i tillæggets punkt 2.1 ("The rolling stock subsystem as part of the rail system"), fjerde underafsnit, udgår ", UTP WAG"
 - (c) i punkt 2.2.1 ("Train formation"), stk. (1), erstattes udtrykket "OTIF technical admission" af "UTP verification procedure"
 - (d) punkt 3.2.1 ("General requirements, requirements related to maintenance and operation") og punkt 3.2.2 ("Requirements specific to other subsystems") udgår
 - (e) i punkt 4.2.3.4.2 ("Running dynamic behaviour") erstattes overskriften til litra d) af "Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem"
 - (f) i punkt 4.2.3.4.2 ("Running dynamic behaviour"), stk. 8, i punkt 4.2.4.3 ("Type of brake system"), stk. (3) og (4), i punkt 4.2.4.4.1 ("Emergency braking command"), stk. (3), i punkt 4.2.4.4.2 ("Service braking command"), stk. (5), i punkt 4.2.4.4.4 ("Dynamic braking command"), stk. (4), i punkt 4.2.4.8.2 ("Magnetic track brake"), stk. (6), i punkt 4.2.4.8.3 ("Eddy current track brake"), stk. (9), i punkt 4.2.5.5.6 ("Door opening"), stk. (2), i punkt 4.2.8.1.2 ("Requirements on performance"), stk. (8), i punkt 4.2.8.2.4 ("Maximum power and current from the overhead contact line"), stk. (4), i punkt 4.2.8.2.9.8 ("Running through phase or system separation systems (RST level)"), stk. (5), andet led, i punkt 4.2.9.1.6 ("Driver's desk ergonomics"), stk. (5) og (6), i punkt 4.2.9.3.6 ("Radio Remote control function by staff for shunting operation"), stk. (4), i punkt 4.2.9.3.8.1 ("Sleeping mode"), i punkt 4.2.9.3.8.2 ("Passive shunting"), i punkt 4.2.9.3.8.3 ("Non leading"), i punkt 4.2.9.3.9 ("Traction status"), i punkt 4.2.10.4.2 ("Smoke Control"), stk. 5, i punkt 4.2.13 ("Interface requirements with Automated Train Operation on-board")):
 - "signalling system" erstattes af "control-command and signalling subsystem"
 - "See point 4.3.4" udgår.

- (g) i punkt 4.2.4.6.1 ("Limit of wheel rail adhesion profile") udgår ordlyden "Note to points (1) – (4)"
 - (h) i punkt 4.2.4.7 ("Dynamic brake – Braking system linked to traction system") erstattes tredje afsnit af "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) i punkt 4.2.7.1.4 ("Lamp controls"), stk. (3), erstattes "a flashing/blinking mode" af "an automatic flashing/blinking mode"
 - (j) i punkt 4.2.9.6 ("Recording device"), stk. (1), erstattes fjerde underafsnit af "Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded"
 - (k) i punkt 4.2.12.2 ("General documentation"), stk. (24):
 - i første led erstattes "signalling equipment" af "control-command and signalling subsystem"
 - andet led erstattes af "conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)."
 - (l) i punkt 6.2.6 ("Assessment of documentation requested for operation and maintenance"), stk. (1), udgår "and assessing entity"
 - (m) i punkt 7.3.2 udgår alle særtilfælde for Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.
- (2) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ændringer af UTP PRM vedrørende tilgængelighed i jernbanesystemet for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25004 UTP PRM.
- (3) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ændringer af UTP Marking vedrørende mærkning af køretøjer, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25005 UTP Marking.
- (4) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ændringer af UTP INF vedrørende delsystemet "Infrastruktur", jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25006 UTP INF.
- (5) 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-25007 UTP TAF, såfremt følgende ændring indføres:
- I tabellen i tillæg I affattes linje nr. 6 således:

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

- (6) Der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ajourføring af håndbogen om gennemførelse og anvendelse af de fælles regler APTU og ATMF, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-25011 Handbook, såfremt følgende ændringer indføres:
- Punkt 5.3.3 — særtilfælde
 - i det første led bør "A specific case is primarily used" erstattes af "A specific case should be used"
 - i det første led bør "deviation from a requirement in the UTP" afsluttes med "due to technical constraints affecting compatibility with the existing system."
 - i det første led bør "and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs" erstattes af ". A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs"
 - i femte led bør "the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose" erstattes af "the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method"
 - Punkt 5.4 — nationale tekniske krav
 - i fjerde afsnit bør "In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case" erstattes af "In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case".
 - Punkt 10.3 — Sammenhæng med EU-retten
 - i andet afsnit bør "whether an ECM" erstattes af "whether their ECM"
 - i fjerde afsnit, første led, bør "should be accepted" erstattes af "should be accepted in international traffic".
 - i fjerde afsnit, andet led, bør "For the purpose of providing ECM services," erstattes af "For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State," og "Contracting States" bør erstattes af "that Contracting State".
- (7) 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 træder i kraft den 16. juni 2025.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*