



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 15.5.2024
COM(2024) 210 final

2024/0115 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de 16de vergadering van de commissie van technisch deskundigen van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met betrekking tot de herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — goederenwagons” (UTP WAG), op het subsysteem “rollend materieel - geluidsemissies” (UPT geluid), op treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC), en op het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

De 16^{de} vergadering van de commissie van technisch deskundigen (CTE) van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) vindt plaats op 11 en 12 juni 2024 in Bern. Op de agenda van die vergadering staan de volgende voorstellen ter goedkeuring:

- Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — goederenwagens” (UTP WAG);
- Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — geluidsemissies” (UTP geluid);
- Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC);
- Wijziging van Aanhangsel I (verwijzingen naar de technische documenten) bij de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF).

De agenda van de vergadering en de documenten die betrekking hebben op de goed te keuren voorstellen zijn beschikbaar op de website van de OTIF: https://otif.org/en/?page_id=590.

De OTIF ontwikkelt uniforme rechtsstelsels voor internationaal spoorvervoer op drie belangrijke activiteitsgebieden: technische interoperabiliteit, gevaarlijke goederen en spoorwegovereenkomstenrecht.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif)

Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, als gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (Cotif), is een internationale overeenkomst waarbij zowel de Unie als 25 lidstaten¹ partij zijn.

Op 16 juni 2011 heeft de Raad Besluit 2013/103/EU vastgesteld betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de OTIF 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 (“de toetredingsovereenkomst”)².

De overeenkomst is op 1 juli 2011 in werking getreden.

Volgens artikel 2, §1, van het Cotif heeft de OTIF tot doel het internationale spoorwegverkeer in alle opzichten te bevorderen, te verbeteren en te vergemakkelijken, met name door uniforme rechtsstelsels op te stellen voor diverse rechtsgebieden in verband met het

¹ Alleen Cyprus en Malta zijn geen partij bij dit verdrag.

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

internationaal spoorverkeer. Het Cotif regelt ook de werking van de OTIF, haar doelstellingen en bevoegdheden, de betrekkingen met de verdragsluitende landen en de activiteiten in het algemeen.

Het Cotif heeft betrekking op een aantal wettelijke en technische aangelegenheden van de spoorwegwetgeving en is in twee delen verdeeld: het verdrag zelf, dat de werking van de OTIF regelt, en de acht aanhangsels, waarin de uniforme spoorwegregelgeving is vastgesteld:

- Aanhangsel A – Overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (**CIV**)
- Aanhangsel B – Overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (**CIM**)
- Aanhangsel C – Internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (**RID**)
- Aanhangsel D – Overeenkomst inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (**CUV**)
- Aanhangsel E – Overeenkomst inzake het gebruik van infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (**CUI**)
- Aanhangsel F – 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 UR**)
- Aanhangsel G – Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (**ATMF UR**)
- Aanhangsel H – Uniforme Regelen betreffende de veilige exploitatie van treinen in internationaal verkeer (**EST UR**)

Op grond van de aanhangsels F en G van het Cotif zijn 18 uniforme technische voorschriften (UTP's) voor technische interoperabiliteit vastgesteld. De UTP's in het kader van het Cotif hebben hetzelfde doel als de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) van de EU voor de toelating tot het internationaal verkeer, als gedefinieerd in hoofdstuk II van Richtlijn (EU) 2016/797³.

Van de 47 landen die partij zijn bij het Cotif passen er 42, waaronder de reeds genoemde 25 EU-landen, de aanhangsels F en G toe.

Op basis van Aanhangsel H van het Cotif zijn er vier bijlagen voor gemeenschappelijke veiligheidsmethoden. De bijlagen bij EST UR in het kader van het Cotif hebben hetzelfde doel als de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM) van de EU voor de toelating tot het internationaal verkeer, als gedefinieerd in hoofdstuk II van Richtlijn (EU) 2016/798⁴.

De inwerkingtreding van Aanhangsel H moet nog worden goedgekeurd door twee derde van de landen die partij zijn bij de OTIF.

³ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

⁴ Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

2.2. De Commissie van technisch deskundigen (CTE) van de OTIF

De CTE is opgericht bij artikel 13, §1, punt f), van het Cotif. Ze bestaat uit de lidstaten van de OTIF die de aanhangsels F en G (APTU, ATMF) van het Cotif toepassen.

De CTE is bevoegd voor interoperabiliteit en technische harmonisatie in de spoorwegsector en voor technische goedkeuringsprocedures. Ze ontwikkelt de aanhangsels APTU en ATMF en de Uniforme Regelen, die van toepassing zijn op spoorwegmateriaal dat wordt gebruikt in het internationaal verkeer, en die met name betrekking hebben op:

- de vaststelling van technische voorschriften voor voertuigen en infrastructuur en de validering van normen;
- procedures voor de beoordeling van de conformiteit van voertuigen;
- bepalingen inzake het onderhoud van voertuigen;
- verantwoordelijkheden voor de samenstelling van treinen en het veilig gebruik van voertuigen;
- bepalingen inzake risico-evaluatie en -beoordeling;
- specificaties voor registers.

De besluiten van de CTE worden voorbereid door een permanente werkgroep (WG TECH).

Overeenkomstig artikel 20, §1, punt b), van het Cotif en artikel 6 van aanhangsel F (APTU) is de CTE bevoegd om de UTP's vast te stellen of te wijzigen.

2.3. Vaststelling van besluiten door de CTE

Krachtens artikel 6 van de APTU beslist de CTE over de aanneming van een UTP of een bepaling tot wijziging daarvan in overeenstemming met de procedure neergelegd in de artikelen 16, 20 en 33, §6, van het Cotif. Deze beslissingen treden in werking overeenkomstig artikel 35, §3 en §4, van het verdrag.

2.4. De handelingen die de CTE tijdens haar bijeenkomst van 11 en 12 juni 2024 zal vaststellen

2.4.1. *Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — goederenwagons” (UTP WAG)*

De UTP WAG stelt functionele en technische voorschriften vast voor het toelaten van goederenwagons tot het internationale verkeer op het grondgebied van alle landen die partij zijn bij het Cotif, overeenkomstig de ATMF UR, en heeft betrekking op het technische ontwerp, de productievereisten en de controleprocedures.

Dit voorstel tot herziening van de UTP WAG heeft tot doel deze UTP in overeenstemming te houden met de juridische ontwikkelingen in de Europese Unie en specifieke gevallen en uitvoeringsregels bij te werken. Bovendien heeft het voorstel betrekking op de verduidelijkingen omtrent de toepassing van de UTP WAG op voertuigen die geschikt zijn voor vrij verkeer en voor algemeen gebruik.

De voorgestelde wijzigingen omvatten:

- wijzigingen om de stijl en terminologie in overeenstemming te brengen met de meest recente praktijken;

- een update van de verwijzingen naar EU-wetgeving;
- de toevoeging van verwijzingen naar de universele technische voorschriften inzake treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC);
- nieuwe bepalingen in verband met het faciliteren van gecombineerd vervoer;
- nieuwe bepalingen in verband met functies voor de detectie en preventie van ontsporingen;
- aanvullende bepalingen in verband met de wederzijdse erkenning van de eerste toelating, die van toepassing zijn op wagons met elektrische of elektronische apparatuur aan boord;
- een update van de uitvoeringsregels, met name door de geldigheidstermijnen (fasen A en B) voor voertuigen en voertuigtypes die voldoen aan eerdere versies van de UPT, te schrappen;
- de toevoeging van specifieke gevallen en uitvoeringsregels voor Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk.

2.4.2. *Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — geluidsemissies” (UTP geluid)*

De UTP geluid stelt het optimale niveau van geharmoniseerde specificaties voor het subsysteem rollend materieel vast die bedoeld zijn om de geluidsemissies van voertuigen in het internationale verkeer te beperken, binnen het toepassingsgebied van de ATMF UR.

Dit voorstel tot herziening van de UTP geluid heeft tot doel deze UTP in overeenstemming te houden met de juridische ontwikkelingen in de Europese Unie en de specifieke gevallen en uitvoeringsregels bij te werken.

De voorgestelde wijzigingen omvatten:

- de toevoeging van een methode om de conformiteit te beoordelen van wrijvings-elementen voor remsystemen die op het loopvlak werken (d.w.z. remblokken) als interoperabiliteitsonderdelen;
- afstemming op de meest recente redactionele praktijken voor UTP's;
- updates van de verwijzingen naar EU-wetgeving;
- de toevoeging van verwijzingen naar de universele technische voorschriften inzake treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC);
- een update van de uitvoeringsregels, met name door de geldigheidstermijnen (fasen A en B) voor voertuigen en voertuigtypes die voldoen aan eerdere versies van de UPT te schrappen;
- de toevoeging van specifieke gevallen en uitvoeringsregels voor Noorwegen en voor de kanaaltunnel.

2.4.3. Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC)

In de UTP TCRC zijn bepalingen vastgesteld inzake de verantwoordelijkheden van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders met het oog op de samenstelling van treinen voor gebruik in het internationale verkeer en met het oog op de controle van de compatibiliteit tussen treinen en de trajecten waarvoor zij bestemd zijn.

Dit voorstel tot herziening van de UTP TCRC heeft tot doel deze UTP in overeenstemming te houden met de juridische ontwikkelingen in de Europese Unie.

De voorgestelde wijzigingen omvatten:

- de toevoeging van definities en eisen in verband met gecombineerd vervoer;
- de actualisering van eisen in verband met controles op de compatibiliteit tussen voertuigen en treindetectiesystemen;
- redactionele verbeteringen;
- geactualiseerde verwijzingen naar EU-regels.

2.4.4. Wijziging van de uniforme technische voorschriften betreffende telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (TAF)

De UTP TAF bevat voorschriften voor de communicatie tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, databanken voor het volgen van treinen en wagons en informatie die aan klanten van het goederenvervoer moet worden verstrekt.

Het doel van dit voorstel is de verwijzingen naar de technische ERA-documenten van de TSI TAF, als genoemd in aanhangsel I van de UTP TAF, te actualiseren.

De technische documenten als bedoeld in aanhangsel I van de UTP TAF moeten worden gewijzigd om fouten te corrigeren, rekening te houden met feedback, gelijke tred te houden met de technische vooruitgang en de gelijkwaardigheid met de in de EU toegepaste specificaties te handhaven.

- Correctie van fouten in technisch document ERA-TD-105: TSI TAF – Bijlage D.2: Aanhangsel F – Data- en berichtenmodel TSI TAF
- Toevoeging van nieuwe elementen of wijziging van facultatieve elementen in technisch document ERA-TD105: TSI TAF – Bijlage D.2: Aanhangsel F – Data- en berichtenmodel TSI TAF
- Invoeging van gewijzigde codelijsten en documentatie in technisch document ERA-TD-105: TSI TAF – Bijlage D.2: Aanhangsel F – Data- en berichtenmodel TSI TAF

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Bevoegdheid van de Unie en stemrecht

Artikel 6 van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Cotif, goedgekeurd bij besluit van de Raad van 16 juni 2011, luidt als volgt:

- “1. Met betrekking tot besluiten ter zake waarvan de Unie exclusieve bevoegdheid bezit, oefent de Unie het stemrecht uit dat haar lidstaten krachtens het verdrag hebben.
2. Met betrekking tot besluiten omtrent zaken waarin de Unie met de lidstaten bevoegdheid deelt, wordt door de Unie of door haar lidstaten gestemd.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 26, lid 7, van het verdrag is het aantal stemmen waarover de Unie beschikt, gelijk aan dat van haar lidstaten die tevens partij bij het verdrag zijn. Bij stemming door de Unie stemmen haar lidstaten niet.”

Op grond van artikel 3, lid 2, VWEU bezit de Unie exclusieve bevoegdheid in verband met internationale verbintenissen in het kader van het Cotif, met inbegrip van juridische instrumenten die krachtens het Cotif zijn vastgesteld, als deze verbintenissen het bestaande Unierecht kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen.

De voorgestelde besluiten beogen:

- de UTP WAG, de UTP geluid en de UTP TCRC in overeenstemming te brengen met Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie⁵;
- de verwijzingen naar de technische ERA-documenten van de TSI TAF in aanhangsel I van de UTP TAF te actualiseren.

Deze besluiten hebben betrekking op spoorvervoer. Spoorvervoer valt grotendeels onder de regels van de Unie; het is dan ook mogelijk dat deze regels worden aangetast of gewijzigd door de vaststelling van deze besluiten. De Unie, vertegenwoordigd door de Commissie, oefent derhalve het stemrecht uit met betrekking tot de vaststelling van deze besluiten.

3.2. Voorgestelde conclusies

Om alle in de punten 2.4.1 tot en met 2.4.4 uiteengezette redenen moet de Unie stemmen zoals hieronder voorgesteld in de punten 3.2.1 tot en met 3.2.4.

3.2.1. *Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — goederenwagons” (UTP WAG)*

de Europese Unie moet vóór de door de OTIF voorgestelde herziening van de UTP WAG stemmen, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen:

- in punt 0.3:
 - de titel vervangen door “Vehicles suitable for free circulation and interchangeable vehicles”;
 - in de derde alinea, tweede streepje, de tekst vervangen door:

““Interchangeable vehicle” means a vehicle which meets the requirements for free circulation and which, in addition, is equipped with standardised inter-vehicle interfaces, enabling the vehicle to be integrated into a train composition alongside other interchangeable vehicles. Wagons meeting these criteria may be marked “GE” or “CW”, in addition to the “TEN” marking.”

⁵ 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)

- in de vierde alinea, punt 3, “general operation” vervangen door “interchangeable vehicles”;
- in punt 4.2.1 “General”, zich verzetten tegen de voorgestelde schrapping van de volgende tekst:

“When the functional and technical specifications that are necessary in order to achieve interoperability and to meet the essential requirements, have not been developed concerning a particular technical aspect, this aspect is identified as an open point in the relevant point. As required in

Article 8 § 7 of APTU	Article 4(6) of Directive (EU) 2016/797
-----------------------	---

All open points are listed in Appendix A”;
- In punt 4.2.3.5.3.4 “Derailment detection and actuation function (DDAF)”, derde alinea, “Implementing Regulation (EU) No 402/2013” vervangen door “UTP GEN-G”;
- in punt 6.1.2.1 “Running gear”, vierde alinea, “If the vehicle does not reach its minimum axle load in tare condition, the conditions for use of the vehicle shall require” vervangen door “If the vehicle’s mass does not enable it to reach its minimum axle load in tare condition, the conditions for use of the vehicle may require”.

3.2.2. *Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — geluidsemissies” (UTP geluid)*

De Europese Unie moet vóór de door de OTIF voorgestelde herziening van de UTP geluid stemmen.

3.2.3. *Herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC)*

De Europese Unie moet vóór de door de OTIF voorgestelde herziening van de UTP TCRC stemmen.

3.2.4. *Wijziging van de uniforme technische voorschriften betreffende telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (TAF)*

De Europese Unie moet vóór de door de OTIF voorgestelde wijziging van de UTP TAF stemmen.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. *Beginselen*

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van “de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit

lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst”.

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst⁶.

Het begrip “*handelingen met rechtsgevolgen*” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen ook instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die “*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*”⁷.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De CTE is een orgaan dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Cotif, met name artikel 13, §1, punten c) en f).

De handelingen die de CTE op haar 16^{de} vergadering zal vaststellen, zijn handelingen met rechtsgevolgen.

De beoogde handelingen wijzigen het rechtskader van de OTIF. Aangezien de Unie een volwaardige verdragsluitende partij bij het Cotif⁸ is, zullen de beoogde handelingen overeenkomstig het internationaal recht bindend zijn voor de Unie krachtens artikel 6, lid 1, van de APTU en artikel 35, leden 3 en 4, van het Cotif.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de geplande handeling hebben betrekking op het internationaal spoorvervoer.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 91 VWEU.

⁶ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

⁷ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61-64.

⁸ Zie Besluit 103/2013/EU van de Raad 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).

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 91 VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de 16de vergadering van de commissie van technisch deskundigen van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met betrekking tot de herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rollend materieel — goederenwagens” (UTP WAG), op het subsysteem “rollend materieel - geluidsemissies” (UTP geluid), op treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC), en op het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF)

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”), overeenkomstig Besluit 2013/103/EU⁹ van de Raad en de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Cotif (“de overeenkomst”)¹⁰.
- (2) Op grond van artikel 13, §1, f), van het Cotif is de Commissie van technisch deskundigen (CTE) van de OTIF opgericht.
- (3) Overeenkomstig 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 spoorwagematerieel 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) betreffende het subsysteem “Rollend materieel - goederenwagens” (UTP WAG), het subsysteem “Rollend materieel - geluidsemissies” (UTP geluid), treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten (UTP TCRC) en telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF) vast te stellen of te wijzigen.

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

¹⁰ PB 51 van 23.2.2013, blz. 8.

- (4) Op de agenda van de 16de zitting van de CTE, die op 11 en 12 juni 2024 plaatsvindt, staat een voorstel voor besluiten tot herziening van de UTP WAG, de UTP geluid en de UTP TCRC, en tot wijziging van aanhangsel I van de UTP TAF.
- (5) Aangezien de voorgestelde besluiten bindend zullen zijn voor de Unie krachtens artikel 6, lid 1, APTU en artikel 35, leden 3 en 4, Cotif, is het passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie in de CTE moet worden ingenomen.
- (6) Deze besluiten hebben tot doel de UTP WAG, de UTP geluid en de UTP TCRC in overeenstemming te brengen met Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694¹¹ van de Commissie, en om de in aanhangsel I van UTP TAF vermelde verwijzingen naar de technische ERA-documenten van de TSI TAF in overeenstemming te brengen.
- (7) Doordat ze bijdragen tot de afstemming van de OTIF-regelgeving op de gelijkwaardige bepalingen van het Unierecht, zijn de beoogde besluiten van de OTIF in overeenstemming met het recht en de strategische doelstellingen van de Unie en moeten ze derhalve door de Unie worden gesteund,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen op de 16^{de} vergadering van de CTE van de het Verdrag betreffende de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 met betrekking tot de herziening van de UTP WAG betreffende het subsysteem “Rollend materieel - goederenwagons”, de herziening van de UTP geluid betreffende het subsysteem “Rollend materieel - geluidsemissies”, de herziening van de UTP TCRC betreffende treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten, en de actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF die zijn opgenomen in aanhangsel I van de UTP TAF, houdt in dat:

- 1) wordt gestemd vóór de door de CTE voorgestelde herziening van de UTP WAG met betrekking tot het subsysteem “Rollend materieel - goederenwagons”, zoals vermeld in werkdokument TECH-24003 UTP WAG van de CTE, en onder voorbehoud van de volgende wijzigingen:
 - a) In punt 0.3:
 - de titel vervangen door “Vehicles suitable for free circulation and interchangeable vehicles”;
 - in de derde alinea, tweede streepje, de tekst vervangen door:

“Interchangeable vehicle” means a vehicle which meets the requirements for free circulation and which, in addition, is equipped with standardised inter-vehicle interfaces, enabling the vehicle to be integrated into a train composition alongside other interchangeable vehicles. Wagons meeting these criteria may be marked “GE” or “CW”, in addition to the “TEN” marking.”
 - in de vierde alinea, punt 3, “general operation” vervangen door “interchangeable vehicles”;

¹¹ 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)

- b) in punt 4.2.1 “General”, zich verzetten tegen de voorgestelde schrapping van de volgende tekst:
- “When the functional and technical specifications that are necessary in order to achieve interoperability and to meet the essential requirements, have not been developed concerning a particular technical aspect, this aspect is identified as an open point in the relevant point. As required in
- Article 8 § 7 of APTU | Article 4(6) of Directive (EU) 2016/797
- All open points are listed in Appendix A”;
- c) in punt 4.2.3.5.3.4 “Derailment detection and actuation function (DDAF)”, derde alinea, “Implementing Regulation (EU) No 402/2013” vervangen door “UTP GEN-G”;
- d) in punt 6.1.2.1 “Running gear”, vierde alinea, “If the vehicle does not reach its minimum axle load in tare condition, the conditions for use of the vehicle shall require” vervangen door “If the vehicle’s mass does not enable it to reach its minimum axle load in tare condition, the conditions for use of the vehicle may require”;
- 2) wordt gestemd vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP geluid met betrekking tot het subsysteem “Rollend materieel - geluidsemissies”, zoals vermeld in werkdokument TECH-24004 UTP Noise van de CTE;
- 3) wordt gestemd vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP TCRC met betrekking tot treinsamenstelling en de controle van de compatibiliteit met de geplande trajecten, zoals vermeld in werkdokument TECH-24005 UTP TCRC van de CTE;
- 4) wordt gestemd voor de door de CTE voorgestelde actualisering van de verwijzingen in aanhangsel I van de UTP TAF naar de technische documenten van de TSI TAF, als voorgesteld in CTE-werkdocument TECH-24005 UTP TAF;
- 5) De Commissie kan instemmen met kleine wijzigingen van de in dit artikel vastgestelde standpunten, zonder nader besluit van de Raad.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Commissie.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter