



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 15.5.2024
COM(2024) 210 final

2024/0115 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 16:e mötet i kommittén för tekniska experter inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) vad gäller revideringen av de enhetliga tekniska föreskrifterna (UTP, *Uniform Technical Prescription*) för delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar (UTP WAG), delsystemet Rullande materiel – Buller (UTP Noise), kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet (UTP TCRC) och delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Det 16:e mötet för kommittén för tekniska experter (CTE, *Committee of Technical Experts*) vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) kommer att äga rum i Bern den 11–12 juni 2024. På dagordningen för mötet står bland annat antagande av följande förslag:

- Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften (UTP, *Uniform Technical Prescription*) för delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar (UTP WAG).
- Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Rullande materiel – Buller (UTP Noise).
- Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet (*UTP TCRC*).
- Ändring av tillägg I (hänvisningar till tekniska dokument) till den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (*UTP TAF*).

Dagordningen för mötet och de dokument som rör antagandet av förslagen finns på Otifs webbplats https://otif.org/en/?page_id=590.

Otif tar fram enhetliga rättsliga bestämmelser för internationell järnvägstransport inom tre huvudsakliga verksamhetsområden: teknisk driftskompatibilitet, farligt gods och avtalsrätt på järnvägsområdet.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif)

Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, är ett internationellt avtal i vilket både unionen och 25 medlemsstater¹ är parter.

Den 16 juni 2011 antog rådet beslut 2013/103/EU om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och Otif om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (*avtalet om EU:s anslutning till Cotif*)².

Avtalet trädde i kraft den 1 juli 2011.

Enligt artikel 2 § 1 i Cotif är Otifs mål att i alla avseenden främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik, särskilt genom att skapa system med enhetliga regler för olika rättsliga områden som har anknytning till internationell järnvägstrafik. Cotif reglerar även hur organisationen styrs, dess mål, befogenheter, relationer med de avtalsslutande staterna och dess verksamhet i allmänhet.

¹ Bara Cypern och Malta är inte fördragsparter.

² Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 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)).

Cotif gäller således lagstiftningen i flera juridiska och tekniska järnvägsfrågor och är indelad i två delar: själva fördraget, som reglerar hur Otif styrs, och följande åtta bihang som fastställer en enhetlig järnvägslagstiftning:

- Bihang A – Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)
- Bihang B – Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)
- Bihang C – Reglementet om internationell transport av farligt gods på järnväg (RID)
- Bihang D – Enhetliga regler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV)
- Bihang E – Enhetliga regler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)
- Bihang F – Enhetliga regler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU UR)
- Bihang G – Enhetliga regler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF UR)
- Bihang H – Enhetliga regler om säker drift av tåg i internationell trafik (EST UR)

Det finns 18 enhetliga tekniska föreskrifter (UTP, *Uniform Technical Prescription*) för teknisk driftskompatibilitet, som bygger på bihangen F och G till Cotif. UTP-föreskrifterna har inom ramen för Cotif samma syfte som EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er), så som de definieras i kapitel II i direktiv (EU) 2016/797³, för godkännande för internationell trafik.

Bihangen F och G tillämpas av 42 av de 47 stater som är parter i Cotif, inbegripet de redan nämnda 25 EU-medlemsstaterna.

Baserat på bihang H till Cotif finns det fyra bilagor om gemensamma säkerhetsmetoder. Bilagorna till EST UR har inom ramen för Cotif samma syfte som EU:s gemensamma säkerhetsmetoder, så som de definieras i kapitel II i direktiv (EU) 2016/798⁴, för godkännande för internationell trafik.

Bihang H har inte trätt i kraft eftersom det ännu inte godkänts av två tredjedelar av de stater som är parter i Otif.

2.2. Otifs kommitté för tekniska experter (CTE)

CTE inrättades genom artikel 13 § 1 f i Cotif. Den består av de Otif-medlemsstater som tillämpar bihangen F och G (APTU respektive ATMF) till Cotif.

Kommittén är behörig i frågor som rör driftskompatibilitet och teknisk harmonisering på järnvägsområdet och förfaranden för tekniskt godkännande. Den utvecklar bihangen APTU

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning) (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

och ATMF och de enhetliga rättsregler däri som är tillämpliga på järnvägsmateriel avsedd för internationell trafik, särskilt följande:

- Antagande av tekniska föreskrifter om fordon och infrastruktur och validering av standarder.
- Förfaranden för bedömning av fordons överensstämmelse.
- Bestämmelser om underhåll av fordon.
- Ansvar för tågets sammansättning och säker användning av fordon.
- Bestämmelser om riskvärdering och riskbedömning.
- Specifikationer för register.

Kommittén har för närvarande en ständig arbetsgrupp (WG TECH) som ansvarar för att bereda kommitténs beslut.

Enligt artikel 20 § 1 b i Cotif och i enlighet med artikel 6 i bilag F (APTU) är kommittén behörig att anta eller ändra UTP-föreskrifterna.

2.3. Antagande av akter av kommittén för tekniska experter

Enligt artikel 6 i APTU ska kommittén för tekniska experter besluta om antagande av en UTP-föreskrift, eller en bestämmelse som ändrar den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16, 20 och 33 § 6 i Cotif. Besluten träder i kraft i enlighet med artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

2.4. De akter som ska antas av kommittén för tekniska experter vid mötet den 11–12 juni 2024

2.4.1. Revidering av UTP om delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar (UTP WAG)

I UTP WAG fastställs funktionella och tekniska krav för godkännande av godsvagnar i internationell trafik inom Cotifs samtliga avtalsslutande staters territorier, i enlighet med ATMF UR. Den omfattar tekniska konstruktions- och produktionskrav samt verifieringsförfaranden.

Syftet med detta förslag att revidera UTP WAG är att anpassa föreskriften till den rättsliga utvecklingen i Europeiska unionen och att uppdatera specialfall och särskilda genomföranderegler. Dessutom innehåller förslaget ett förtydligande av tillämpningen av UTP WAG på fordon som är lämpliga för fri trafik (*free circulation*) och för användning i allmän trafik (*general operation*).

De föreslagna ändringarna omfattar följande:

- Redaktionella ändringar för att anpassa redaktionell praxis och användning av terminologi till senaste praxis.
- En uppdatering av hänvisningarna till EU-lagstiftningen.
- Tillägg av hänvisningar till UTP TCRC om kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet.
- Nya bestämmelser om underlättande av kombinerade transporter.
- Nya bestämmelser om funktioner för detektering och förebyggande av urspårning.

- Ytterligare bestämmelser om ömsesidigt erkännande av det första godkännandet, tillämpliga på godsvagnar utrustade med elektrisk eller elektronisk utrustning.
- Uppdatering av genomförandereglerna, särskilt genom att giltighetsfrister (fas A och B) tas bort för fordon och fordonstyper som överensstämmer med tidigare versioner av UTP-föreskriften.
- Tillägg av specialfall och särskilda genomföranderegler för Norge och Förenade kungariket.

2.4.2. *Revidering av UTP om delsystemet Rullande materiel – Buller (UTP Noise)*

I UTP Noise fastställs den optimala nivån för harmoniserade specifikationer för delsystemet Rullande materiel, avsedda att begränsa buller från fordon som används i internationell trafik inom tillämpningsområdet för ATMF UR.

Syftet med detta förslag att revidera UTP Noise är att anpassa föreskriften till den rättsliga utvecklingen i Europeiska unionen och att uppdatera specialfall och särskilda genomföranderegler.

De föreslagna ändringarna omfattar följande:

- Tillägg av en metod för att bedöma överensstämmelsen hos driftskompatibilitetskomponenter i form av friktionselement för bromsar som verkar på hjulets löpbana (dvs. bromsblock).
- Anpassning till senaste redaktionell praxis för UTP-föreskrifter.
- Uppdateringar av hänvisningarna till EU-lagstiftningen.
- Tillägg av hänvisningar till UTP TCRC om kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet.
- Uppdatering av genomförandereglerna, särskilt genom att giltighetsfrister (fas A och B) tas bort för fordon och fordonstyper som överensstämmer med tidigare versioner av UTP-föreskriften.
- Tillägg av specialfall och särskilda genomföranderegler för Norge och tunneln under Engelska kanalen.

2.4.3. *Revidering av UTP om kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet (UTP TCRC).*

I UTP TCRC fastställs bestämmelser om järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas ansvar för sammansättningen av tåg som används i internationell trafik och för att kontrollera kompatibiliteten mellan tåg och de rutter på vilka de är avsedda att användas.

Syftet med detta förslag att revidera UTP TCRC är att anpassa föreskriften till den rättsliga utvecklingen i Europeiska unionen.

De föreslagna ändringarna omfattar följande:

- Tillägg av definitioner och krav som rör kombinerad transport.
- Uppdaterade krav som rör kontroller av kompatibilitet mellan fordon och tågdetekteringssystem.
- Redaktionella förbättringar.

- Uppdaterade hänvisningar till EU-regler.

2.4.4. *Ändring av UTP för telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF)*

I UTP TAF fastställs krav på kommunikationsprocessen mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, databaser som är avsedda att användas för att spåra tåg och vagnrörelser samt information som ska lämnas till godskunder.

Syftet med detta förslag är att anpassa hänvisningarna till de tekniska dokument från ERA (Europeiska järnvägsbyrån) som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF.

Ändringar av de tekniska dokument som avses i tillägg I till UTP TAF är nödvändiga för att korrigera fel, beakta mottagna synpunkter, hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och upprätthålla likvärdighet med de specifikationer som tillämpas i EU:

- Korrigering av fel som upptäckts i det tekniska dokumentet ERA-TD-105: TSD TAF – Bilaga D.2: Tillägg F – TSD TAF data och meddelandemodell
- Tillägg av nya element eller ändring av frivilliga element i det tekniska dokumentet ERA-TD-105: TSD TAF – Bilaga D.2: Tillägg F – TSD TAF data och meddelandemodell
- Införande av ändrade kodförteckningar och dokumentation i det tekniska dokumentet ERA-TD-105: TSD TAF – Bilaga D.2: Tillägg F – TSD TAF data och meddelandemodell

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Unionens behörighet och rösträtter

I enlighet med artikel 6 i avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till Cotif, som godkänts genom rådets beslut av den 16 juni 2011, gäller följande:

”1. För beslut i frågor där unionen har exklusiv behörighet ska unionen inneha sina medlemsstaters rösträtt enligt fördraget.

2. För beslut i frågor där unionen delar behörighet med sina medlemsstater ska antingen unionen eller dess medlemsstater rösta.

3. Om inte annat föreskrivs i artikel 26.7 i fördraget, ska unionen förfoga över det antal röster som motsvarar dem som innehas av de medlemsstater som även är parter i fördraget. När unionen röstar, får dess medlemsstater inte rösta.”

Enligt artikel 3.2 i EUF-fördraget har unionen exklusiv behörighet i fråga om internationella åtaganden som ska göras inom ramen för Cotif, inbegripet rättsliga instrument som antagits i enlighet med Cotif, när sådana åtaganden riskerar att påverka befintliga unionsregler eller ändra deras räckvidd.

Syftet med de föreslagna besluten är följande:

- Att anpassa UTP WAG, UTP Noise och UTP TCRC till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694⁵.
- Att anpassa hänvisningarna till de tekniska dokument från ERA som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF.

Dessa beslut rör järnvägstransport. Järnvägstransporter omfattas i stor utsträckning av unionsregler som därför riskerar att påverkas eller ändras genom antagandet av dessa beslut. Unionen, företrädd av kommissionen, ska därför utöva rösträtten vid antagandet av dessa beslut.

3.2. Förslag till slutsatser

På grundval av samtliga de skäl som anges i punkterna 2.4.1–2.4.4 bör unionen rösta enligt förslagen i punkterna 3.2.1–3.2.4 nedan.

3.2.1. Revidering av UTP om delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar (UTP WAG)

Europeiska unionen bör rösta för revideringen av UTP WAG i enlighet med Otifs förslag, med förbehåll för följande ändringar:

- I punkt 0.3:
 - Ersätt rubriken med *Vehicles suitable for free circulation and interchangeable vehicles* (på svenska "Fordon som är lämpliga för fri trafik och utbytbara fordon").
 - Ersätt texten i tredje stycket andra strecksatsen med
"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. (på svenska "utbytbara fordon: fordon som uppfyller kraven för fri trafik och som dessutom är utrustat med standardiserade gränssnitt mot andra fordon som gör det möjligt att integrera fordonet i en tågsammansättning tillsammans med andra utbytbara fordon."). *Wagons meeting these criteria may be marked "GE" or "CW", in addition to the "TEN" marking.* (på svenska "Godsvagnar som uppfyller dessa kriterier får märkas "GE" eller "CW", utöver "TEN"-märkningen.").
 - Ersätt *general operation* (på svenska "allmän trafik") i fjärde stycket punkt 3 med *interchangeable vehicles* (på svenska "utbytbara fordon").
- Rösta nej till den föreslagna strykningen av följande text i punkt 4.2.1 *General*:
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. (på svenska "När de funktionella och tekniska

⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694 av den 10 augusti 2023 om ändring av förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1300/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1304/2014 och genomförandeförordning (EU) 2019/777 (EUT L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

specifikationer som krävs för att uppnå driftskompatibilitet och för att uppfylla de väsentliga kraven inte har utvecklats för en viss teknisk aspekt, ska denna aspekt identifieras som en öppen punkt i det tillämpliga avsnittet.”). *As required in* (på svenska ”Se krav i”)

<i>Article 8 § 7 of APTU</i> (på svenska ”Artikel 8 § 7 i APTU”)	<i>Article 4(6) of Directive (EU) 2016/797</i> (på svenska ”Artikel 4.6 i direktiv (EU) 2016/797”)
--	--

All open points are listed in Appendix A (på svenska ”Alla öppna punkter förtecknas i tillägg A”).

- Ersätt i punkt 4.2.3.5.3.4 *Derailment detection and actuation function (DDAF)* tredje stycket *Implementing Regulation (EU) No 402/2013* (på svenska ”genomförandeförordning (EU) nr 402/2013”) med *UTP GEN-G*.
- Ersätt i punkt 6.1.2.1 *Running gear* fjärde stycket *If the vehicle does not reach its minimum axle load in tare condition, the conditions for use of the vehicle shall require* (på svenska ”Om det olastade fordonet inte uppnår sin lägsta axellast ska villkoren för användning av fordonet kräva”) med *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* (på svenska ”Om det olastade fordonets vikt inte gör det möjligt att uppnå dess lägsta axellast, kan villkoren för användning av fordonet kräva”).

3.2.2. Revidering av UTP om delsystemet Rullande materiel – Buller (UTP Noise)

Europeiska unionen bör rösta för revideringen av UTP Noise i enlighet med Otifs förslag.

3.2.3. Revidering av UTP om kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet (UTP TCRC).

Europeiska unionen bör rösta för revideringen av UTP TCRC i enlighet med Otifs förslag.

3.2.4. Ändring av UTP för telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF)

Europeiska unionen bör rösta för ändringen av UTP TAF i enlighet med Otifs förslag.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet⁶.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁷.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Kommittén för tekniska experter är organ som inrättats genom ett avtal, närmare bestämt Cotif, särskilt artikel 13 § 1 c och f.

De akter som ska antas av den tekniska expertkommittén vid dess 16:e möte utgör akter med rättslig verkan.

De planerade akterna ändrar Cotifs rättsliga ram. Eftersom unionen är en fullvärdig fördragspart i Cotif⁸ kommer de planerade akterna att vara bindande för unionen enligt internationell rätt i enlighet med artikel 6 § 1 i APTU och artikel 35 § 3 och 35 § 4 i Cotif.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget beror främst av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt antas på unionens vägnar.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör internationell järnvägstransport.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 91 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

⁶ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁷ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

⁸ Se rådets beslut 103/2013/EU om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (Text av betydelse för EES) (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1).

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 16:e mötet i kommittén för tekniska experter inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) vad gäller revideringen av de enhetliga tekniska föreskrifterna (UTP, *Uniform Technical Prescription*) för delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar (UTP WAG), delsystemet Rullande materiel – Buller (UTP Noise), kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet (UTP TCRC) och delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
av följande skäl:

- (1) Unionen anslöt sig till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (Cotif), i enlighet med rådets beslut 2013/103/EU⁹ och avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) om Europeiska unionens anslutning till Cotif (*avtalet*)¹⁰.
- (2) Otifs kommitté för tekniska experter inrättades i enlighet med artikel 13 § 1 f i Cotif.
- (3) Enligt artikel 20 § 1 b i Cotif och i enlighet med artikel 6 § 1 i de enhetliga reglerna för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU) – bihang F till Cotif, är kommittén för tekniska experter behörig att anta eller ändra bland annat de enhetliga tekniska föreskrifterna (UTP) när det gäller delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar (UTP WAG), när det gäller delsystemet Rullande materiel – Buller (UTP Noise), när det gäller kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet (UTP TCRC) och när det gäller telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF).
- (4) Kommittén för tekniska experter har på dagordningen för sitt 16:e möte, som kommer att äga rum den 11–12 juni 2024, tagit med ett förslag till beslut om att revidera UTP WAG, UTP Noise och UTP TCRC, och om att ändra tillägg I till UTP TAF.
- (5) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i expertutskottet, eftersom de föreslagna besluten kommer att vara bindande för unionen enligt artikel 6 § 1 i APTU och artikel 35 § 3 och 35 § 4 i Cotif.

⁹ Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

¹⁰ EUT L 51, 23.2.2013, s. 8.

- (6) Syftet med dessa beslut är att anpassa UTP WAG, UTP Noise och UTP TCRC till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694¹¹ och att anpassa hänvisningarna till ERA:s tekniska dokument som hör till TSD TAF och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF.
- (7) De planerade Otif-besluten överensstämmer med unionsrätten och unionens strategiska mål genom att bidra till att Otifs regler anpassas till likvärdiga unionsbestämmelser och bör därför stödjas av unionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid CTE:s 16:e möte avseende fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 om revideringen av UTP WAG avseende delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar, revideringen av UTP Noise avseende delsystemet Rullande materiel – Buller, revideringen av UTP TCRC avseende kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet och uppdateringen av hänvisningar till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF ska vara följande:

- (1) Att rösta för kommitténs förslag till revidering av UTP WAG när det gäller delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-24003 UTP WAG, och med förbehåll för följande ändringar:
 - (a) I punkt 0.3:
 - Ersätt rubriken med *Vehicles suitable for free circulation and interchangeable vehicles* (på svenska ”Fordon som är lämpliga för fri trafik och utbytbara fordon”).
 - Ersätt texten i tredje stycket andra strecksatsen med
”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. (på svenska *utbytbara fordon*: fordon som uppfyller kraven för fri trafik och som dessutom är utrustat med standardiserade gränssnitt mot andra fordon som gör det möjligt att integrera fordonet i en tågsammansättning tillsammans med andra utbytbara fordon). *Wagons meeting these criteria may be marked ”GE” or ”CW”, in addition to the ”TEN” marking.* (på svenska *Godsvagnar som uppfyller dessa kriterier får märkas ”GE” eller ”CW”, utöver ”TEN”-märkningen.*)
 - Ersätt *general operation* (på svenska *”allmän trafik”*) i fjärde stycket punkt 3 med *interchangeable vehicles* (på svenska *”utbytbara fordon”*).
 - (b) Rösta nej till den föreslagna strykningen av följande text i punkt 4.2.1 *General*:
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

¹¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694 av den 10 augusti 2023 om ändring av förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1300/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1304/2014 och genomförandeförordning (EU) 2019/777 (EUT L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

an open point in the relevant point. (på svenska ”När de funktionella och tekniska specifikationer som krävs för att uppnå driftskompatibilitet och för att uppfylla de väsentliga kraven inte har utvecklats för en viss teknisk aspekt, ska denna aspekt identifieras som en öppen punkt i det tillämpliga avsnittet.”). *As required in* (på svenska ”Se krav i”)

Article 8 § 7 of APTU (på svenska ”Artikel 8 § 7 i APTU”)

Article 4(6) of Directive (EU) 2016/797 (på svenska ”Artikel 4.6 i direktiv (EU) 2016/797”)

All open points are listed in Appendix A (på svenska ”Alla öppna punkter förtecknas i tillägg A”).

- (c) Ersätt i punkt 4.2.3.5.3.4 *Derailment detection and actuation function (DDAF)* tredje stycket *Implementing Regulation (EU) No 402/2013* (på svenska ”genomförandeförordning (EU) nr 402/2013”) med *UTP GEN-G*.
 - (d) Ersätt i punkt 6.1.2.1 *Running gear* fjärde stycket *If the vehicle does not reach its minimum axle load in tare condition, the conditions for use of the vehicle shall require* (på svenska ”Om det olastade fordonet inte uppnår sin lägsta axellast ska villkoren för användning av fordonet kräva”) med *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* (på svenska ”Om det olastade fordonets vikt inte gör det möjligt att uppnå dess lägsta axellast, kan villkoren för användning av fordonet kräva”).
- (2) Att rösta för kommitténs förslag till ändringar av UTP Noise när det gäller delsystemet Rullande materiel – Buller, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-24004 UTP Noise.
 - (3) Att rösta för kommitténs förslag till ändringar av UTP TCRC när det gäller kontroller av tågsammansättning och ruttkompatibilitet, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-24005 UTP TCRC.
 - (4) Att rösta för förslaget från den tekniska expertkommittén att uppdatera hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-24005 UTP TAF.
 - (5) Kommissionen får godkänna mindre ändringar av de akter som anges i denna artikel utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 2

Besluten från kommittén för tekniska experter ska, efter antagandet, offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* med angivande av dagen för ikraftträdandet.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande