



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 21. april 2020
(OR. en)

7440/20

**Interinstitutionel sag:
2020/0061 (NLE)**

TRANS 162

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	20. april 2020
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2020) 154 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 13. møde i Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) med henblik på vedtagelse af ændringer af UTP'en om støj fra rullende materiel, UTP'en om godsvogne og UTP'en om mærkning af køretøjer samt vedtagelse af en fuldstændig revision af reglerne for certificeringen og revisionen af enheder med ansvar for vedligeholdelse og af specifikationerne for køretøjsregistre
--------	---

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2020) 154 final.

Bilag: COM(2020) 154 final

Bruxelles, den 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 13. møde i Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellestatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) med henblik på vedtagelse af ændringer af UTP'en om støj fra rullende materiel, UTP'en om godsvogne og UTP'en om mærkning af køretøjer samt vedtagelse af en fuldstændig revision af reglerne for certificeringen og revisionen af enheder med ansvar for vedligeholdelse og af specifikationerne for køretøjsregistre

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Det 13. møde i Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) afholdes i Bern den 16.-17. juni 2020. Dagsordenen for mødet omfatter:

- et forslag om ændring af UTP'en om støj fra rullende materiel
- et forslag om ændring af UTP'en om godsvogne
- et forslag om ændring af UTP'en om mærkning af køretøjer
- et forslag om fuldstændig revision af reglerne for certificeringen og revisionen af enheder med ansvar for vedligeholdelse (ECM-forordningen)
- et forslag om fuldstændig revision af specifikationerne vedrørende køretøjsregistre.

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

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)

Konventionen om internationale jernbanebefordringer ("COTIF") af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, er en international aftale, hvor både Unionen og 25 medlemsstater er kontraherende parter (kun Cypern og Malta er ikke).

Den Europæiske Union tiltrådte COTIF ved Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011¹. I afgørelsens bilag III fastlægges den interne ordning for Rådet, medlemsstaterne og Kommissionen i procedurer under OTIF. I henhold til punkt 3.1 i bilag III vil Kommissionen, hvis et dagsordenspunkt handler om spørgsmål, hvor Unionen har enekompetence, stemme på Unionens vegne.

I henhold til artikel 2, stk. 1, i COTIF er det OTIF's formål på alle områder at fremme, forbedre og lette den internationale jernbanetransport, navnlig ved at etablere en fælles retsordning på forskellige retlige områder af international jernbanebefordring. COTIF regulerer også organisationens drift, dens målsætninger, beføjelser, forholdet til de kontraherende parter og dens generelle aktiviteter.

COTIF vedrører derfor jernbanelovgivning inden for en række forskellige juridiske og tekniske jernbaneanliggender, der er opdelt i to dele: selve konventionen, som regulerer driften af OTIF, og de otte tillæg (herunder et nyt tillæg H, der skal vedtages på den kommende 13. generalforsamling i OTIF), der fastlægger fælles regler på jernbaneområdet.

- Tillæg A — Kontrakt om international befordring af passagerer med jernbane (**CIV**)
- Tillæg B — Kontrakt om international befordring af gods med jernbane (**CIM**)
- Tillæg C — International befordring af farligt gods med jernbane (**RID**)
- Tillæg D — Kontrakter om anvendelse af vogne i international jernbanetrafik (**CUV**)

¹ Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1).

- Tillæg E — Kontrakt om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (**CUI**)
- Tillæg F — Fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske forskrifter til brug for jernbanemateriel, der agtes anvendt til international trafik (**APTU UR**)
- Tillæg G — Fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der agtes anvendt til international transport (**ATMF UR**)
- Tillæg H — Fælles regler for sikker togdrift i international trafik (**EST UR**)

Baseret på tillæg F og G til COTIF findes der 12 fælles tekniske forskrifter (UTP'er) for teknisk interoperabilitet. UTP'erne inden for rammerne af COTIF tjener samme formål som EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) om godkendelse til international trafik.

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

2.2. Den Tekniske Ekspertkomité under OTIF

Den Tekniske Ekspertkomité er nedsat ved artikel 13, stk. 1, litra f), i COTIF. Den består af de OTIF-medlemsstater, der anvender tillæg F og G (APTU, ATMF) til COTIF.

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

- vedtagelse af tekniske forskrifter for køretøjer og infrastruktur og validering af standarder
- procedurer for vurdering af køretøjers overensstemmelse
- bestemmelser vedrørende vedligeholdelse af køretøjer
- ansvar for togsammensætning og sikker anvendelse af køretøjer
- bestemmelser om risikoevaluering og - vurdering
- specifikationer for registre.

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

I henhold til artikel 20, stk. 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6 i tillæg F (APTU) har Den Tekniske Ekspertkomité kompetence til at vedtage eller ændre UTP'erne. I henhold til artikel 13, stk. 1, 4 og 5, i tillæg G (ATMF) har Den Tekniske Ekspertkomité kompetence til at træffe beslutninger om vedtagelse eller ændring, sammenlægning eller tilbagetrækning af det nationale køretøjsregister (NVR). Endelig har Den Tekniske Ekspertkomité, jf. artikel 15, stk. 2, i ATMF, kompetence til at vedtage og ændre regler for certificering og revision af enheder med ansvar for vedligeholdelse.

2.3. Den Tekniske Ekspertkomité's vedtagelse af retsakter

I henhold til artikel 6 i APTU beslutter Den Tekniske Ekspertkomité, om der skal vedtages en UTP eller en bestemmelse, der ændrer den, i overensstemmelse med proceduren i konventionens artikel 16, 20 og 33, stk. 6. Den sædvanlige vedtagelsesproces for så vidt angår UTP'er kan tage omkring halvandet år.

2.4. De retsakter, der skal vedtages af Den Tekniske Ekspertkomité på dens møde den 16.-17. juni 2020

2.4.1. Ændring af UTP'erne om støj fra rullende materiel, godsvogne og markering af køretøjer

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

For at sikre ækvivalensen mellem køretøjer, der er godkendt i overensstemmelse med EU-retten, og køretøjer, som er godkendt til international drift i overensstemmelse med artikel 3a i ATMF, bør Den Europæiske Unions TSI'er og COTIF's UTP'er fortsat afstemmes.

De foreslåede ændringer, som Den Tekniske Ekspertkomité vedtager, sikrer fortsat fuld ækvivalens som defineret i ATMF mellem Den Europæiske Unions og COTIF's bestemmelser.

- UTP om støj fra rullende materiel

UTP'en om støj fra rullende materiel fastsætter grundlæggende og supplerende krav om støjemissioner fra rullende materiel. Kravene er ækvivalente med TSI'en om støj, der er fastlagt i Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014². Formålet med de foreslåede ændringer i UTP'en er at give parterne mulighed for at begrænse brugen af gamle vogne, som ikke overholder nutidens krav om støj fra forbikørsel, på specifikke jernbanelinjer, hvor støj er et problem.

Den 16. maj 2019 vedtog Kommissionen en ændring³ af Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014, der udvidede anvendelsesområdet for TSI'en om støj og indførte tilgangen "strækninger med mindre støj" for infrastruktur, og som finder anvendelse i hele EU fra 2024. Den fremtidige UTP om støj omfatter ikke definitionen af strækninger med mindre støj, og det overlades til kontraherende stater uden for EU at fastlægge strækninger med mindre støj. Afvigelsen fra EU's TSI anses dog ikke for at være skadelig for EU, forudsat at startdatoen for gennemførelsen af strækningerne med mindre støj afstemmes med EU, fordi de ikke har virkning for trafikken til eller fra EU.

Formålet med Den Tekniske Ekspertkomité's beslutning om ændring af UTP'en om støj fra rullende materiel er at opretholde ækvivalensen som defineret i ATMF med TSI'en om støj, som er omfattet af Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 som ændret i 2019.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP'en om støj fra rullende materiel.

² Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 af 26. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel, om ændring af beslutning 2008/232/EF og om ophævelse af beslutning 2011/229/EU (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 421).

³ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/774 af 16. maj 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 1304/2014 for så vidt angår anvendelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel på eksisterende godsvogne (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 89).

- UTP om godsvogne

UTP'en om godsvogne fastsætter krav til køretøjer til transport af lastvogne. Kravene er ækvivalente med TSI'en om godsvogne, der er fastlagt i Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013⁴.

Den 16. maj 2019 vedtog Kommissionen en ændring⁵ af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013.

Formålet med Den Tekniske Ekspertkomité's beslutning om ændring af UTP'en om godsvogne er at opretholde ækvivalensen med Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 som ændret for nylig.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP'en om godsvogne.

- UTP om mærkning af køretøjer

UTP'en om mærkning fastsætter krav til mærkning af køretøjer. Denne UTP er ikke ækvivalent med nogen enkelt EU-TSI.

UTP'ens afsnit 1-6 er ækvivalent med tillæg P i TSI OPE (bilag I til afgørelse 2007/756/EF, senest ændret ved afgørelse 2012/757/EU⁶), og afsnit 7-18 er ækvivalent med tillæg 6 i EU's NVR-specifikation (Kommissionens beslutning 2007/756/EF⁷).

Kommissionen vedtog den 16. maj 2019 en ny TSI OPE, Kommissionens forordning (EU) 2019/773⁸, og et nyt europæisk køretøjsregister den 25. oktober 2018, Kommissionens afgørelse (EU) 2018/1614⁹.

Formålet med beslutningen om ændring af UTP'en om mærkning er at opretholde ækvivalensen med:

- Afsnit 1-6 i tillæg H i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 (TSI OPE) som ændret for nylig
- Afsnit 7-18 i tillæg 6 i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 (EVR).

⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 af 13. marts 2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af beslutning 2006/861/EF (EUT L 104 af 12.4.2013, s. 1).

⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU med henblik på tilpasning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsen af de specifikke mål, der er fastlagt i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 108).

⁶ Kommissionens afgørelse 2012/757/EU af 14. november 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF (EUT L 345 af 15.12.2012, s. 1).

⁷ Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF (EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30).

⁸ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse 2012/757/EU (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 5).

⁹ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53).

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP'en om mærkning af køretøjer.

2.4.2. *Fuldstændig revision af specifikationerne for enheder med ansvar for vedligeholdelse.*

Ordningen for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse fastsætter krav og vurderingskriterier, som anvendes til certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne. Systemet er ækvivalent med Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011¹⁰.

Kommissionen har vedtaget forordning (EU) 2019/779 af 16. maj 2019¹¹, som ophæver og erstatter Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011, og som udvider ECM-certifikatet, således at det omfatter alle køretøjstyper fra den 16. juni 2020.

Formålet med Den Tekniske Ekspertkomité's beslutning om ændring af bilag A i ATMF "Regler for certificering og revision af enheder med ansvar for vedligeholdelse" er at opretholde ækvivalensen som defineret i artikel 3a, stk. 5, i ATMF med Kommissionens forordning (EU) 2019/779 af 16. maj 2019.

For at sikre fortsat ækvivalens som defineret i artikel 3a, stk. 5, i ATMF mellem Den Europæiske Unions regler og COTIF's regler bør COTIF's regler ændres. Det skal bemærkes, at ækvivalensen alene garanteres for godsvogne.

Sammenlignet med de eksisterende COTIF-regler medfører teksten foreslået af Den Tekniske Ekspertkomité ikke betydelige ændringer i ansvarsområdet for eller kravene til enheder med ansvar for vedligeholdelse for så vidt angår certificering. Hovedformålet med den nye tekst er at udvide certifikatets anvendelsesområde sammenlignet med det foregående, som var begrænset til certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne, til at omfatte alle køretøjstyper.

Det kan opsummeres som følger:

- ECM-certificering er fortsat obligatorisk for enhver enhed med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne
- ECM-certificering udvides til at omfatte certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af alle andre køretøjstyper. Som en generel regel er ECM-certificering derfor obligatorisk, dog med følgende undtagelser:
 - Jernbanevirksomheder, som vedligeholder andre køretøjer end godsvogne, og som kun drives af virksomhederne selv, er undtaget fra den obligatoriske ECM-certificering. I sådanne tilfælde skal den pågældende stats kompetente myndighed sikre, at de generelle krav og kriterier, der er fastsat i bilag II til forslaget, overholdes.

Som en konsekvens heraf, og uanset om certificering er obligatorisk for en bestemt enhed med ansvar for vedligeholdelse, skal alle enheder med ansvar for vedligeholdelse, herunder sådanne, som ikke er certificeret af eksterne certificeringsorganer, overholde de generelle krav og kriterier til sikring af nedre grænser for vedligeholdelse, som fastsat i bilag II til forslaget.

¹⁰ Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 af 10. maj 2011 om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne og om ændring af forordning (EF) nr. 653/2007 (EUT L 122 af 11.5.2011, s. 22).

¹¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779 af 16. maj 2019 om nærmere bestemmelser om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 360).

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for den fuldstændige revision af specifikationerne for enheder med ansvar for vedligeholdelse, som OTIF har foreslået, forudsat at ændringerne som defineret i bilaget til dette dokument indgår i COTIF's tekst.

2.4.3. Fuldstændig revision af specifikationerne for det nationale køretøjsregister

De gældende specifikationer for det nationale køretøjsregister, som anvendes i henhold til OTIF-reglerne, er ækvivalente med dem, der er fastsat i Kommissionens beslutning 2007/756/EF.

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

Den Tekniske Ekspertkomité's beslutning om ændring af specifikationerne for NVR udspringer af vedtagelsen af Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614.

Senest i 2021 vil EU-medlemsstaterne gå sammen og forvalte køretøjstilladelser og oplysninger gennem et fælles register, det fremtidige EVR, som erstatter de nuværende 25 nationale køretøjsregistre i EU-medlemsstaterne. I forbindelse med OTIF bliver EVR derfor til NVR for EU-regionen. EVR kan gøres tilgængeligt for køretøjer fra andre lande, navnlig de lande, der i henhold til EU's naboskabspolitik har forpligtet sig til at gennemføre EU-retten ved hjælp af bilaterale aftaler med EU (f.eks. Norge, Schweiz og det vestlige Balkan). Andre medlemmer af OTIF kan anmode om at registrere køretøjer, som godkendes til international trafik, i EVR.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for den fuldstændige revision af specifikationerne for det nationale køretøjsregister (NVR), som OTIF har foreslået, forudsat at ændringerne som defineret i bilaget til dette dokument indgår i OTIF's tekst.

2.5. Unionens kompetence og stemmeret

I henhold til 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:

"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 henhold til EU-retten har Unionen enekompetence på de områder inden for jernbanetransport, hvor COTIF eller retsakter, der vedtages i henhold hertil, kan berøre de eksisterende EU-regler eller ændre deres rækkevidde.

EU-reglerne vil klart blive berørt af vedtagelsen af ovennævnte ændringer, da formålet med foranstaltningen er at bringe UTP'en om støj, UTP'en om vogne, UTP'en om mærkning, ECM-forordningen og specifikationerne for NVR i overensstemmelse med henholdsvis

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/774, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 som ændret for nylig.

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

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

Af ovennævnte grunde bør Unionen stemme for forslagene.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

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

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen¹².

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"¹³.

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

De retsakter, som Den Tekniske Ekspertkomité skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter har retsvirkninger, fordi de ændrer OTIF's retlige rammer, idet de bringer COTIF's UTP'er i overensstemmelse med EU's TSI'er og ECM-forordningen og specifikationerne for det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med EU's tilsvarende gennemførelsesforordninger, og får bindende virkning for Unionen.

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

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære,

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

¹³ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører jernbanetransport.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 91 i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 91 i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 13. møde i Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellestatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) med henblik på vedtagelse af ændringer af UTP'en om støj fra rullende materiel, UTP'en om godsvogne og UTP'en om mærkning af køretøjer samt vedtagelse af en fuldstændig revision af reglerne for certificeringen og revisionen af enheder med ansvar for vedligeholdelse og af specifikationerne for køretøjsregistre

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen er tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer ("COTIF") af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2013/103/EU¹⁴.
- (2) Alle medlemsstater undtagen Cypern og Malta er part i COTIF.
- (3) I henhold til artikel 13, stk. 1, litra f), i COTIF er der nedsat en teknisk ekspertkomité ("Den Tekniske Ekspertkomité") under Den Mellestatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF).
- (4) I henhold til artikel 20, stk. 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6 i tillæg F (APTU) har Den Tekniske Ekspertkomité kompetence til at vedtage eller ændre bl.a. fælles tekniske forskrifter (UTP'er) vedrørende støj fra rullende materiel (UTP'en om støj), godsvogne (UTP'en om vogne) og mærkning af køretøjer (UTP'en om mærkning). I henhold til artikel 13, stk. 1, 4 og 5, i tillæg G (ATMF) har Den Tekniske Ekspertkomité kompetence til at træffe beslutninger om vedtagelse eller ændring, sammenlægning eller tilbagetrækning af det nationale køretøjsregister (NVR). Endelig har Den Tekniske Ekspertkomité, jf. artikel 15, stk. 2, i ATMF, kompetence til at vedtage og ændre regler for certificering og revision af enheder med ansvar for vedligeholdelse.
- (5) Dagsordenen for Den Tekniske Ekspertkomités 13. møde, som afholdes den 16.-17. juni 2020, omfatter et forslag om beslutninger om ændring af UTP'en om støj fra rullende materiel, UTP'en om godsvogne, UTP'en om mærkning af køretøjer samt et forslag om en fuldstændig revision af reglerne for certificeringen og revisionen af

¹⁴ Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellestatslige 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).

enheder med ansvar for vedligeholdelse og om en fuldstændig revision af specifikationerne for nationale køretøjsregistre (NVR).

- (6) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Den Tekniske Ekspertkomité, bør fastlægges, da de foreslåede ændringer får bindende virkning for Unionen.
- (7) Formålet med disse ændringer er at bringe UTP'en om støj, UTP'en om godsvogne, UTP'en om mærkning af køretøjer og reglerne for certificering og revision af enheder med ansvar for vedligeholdelse i overensstemmelse med henholdsvis Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/774¹⁵, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776¹⁶, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773¹⁷ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779¹⁸. Specifikationerne for køretøjsregistre er blevet ajourført på baggrund af Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614¹⁹.
- (8) De foreslåede ændringer er i overensstemmelse med Unionens lovgivning og strategiske mål, idet de bidrager til at bringe OTIF-bestemmelserne i overensstemmelse med EU-rettens tilsvarende bestemmelser, og de bør derfor støttes af Unionen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Følgende holdning skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 13. møde i Den Tekniske Ekspertkomité under Den Mellemlstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) vedrørende ændringer af UTP'en om støj fra rullende materiel, UTP'en om godsvogne og UTP'en om mærkning af køretøjer samt vedrørende fuldstændig revision af reglerne for certificering og revision af enheder med ansvar for vedligeholdelse (ECM-forordningen) og specifikationerne for køretøjsregistre:

¹⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/774 af 16. maj 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 1304/2014 for så vidt angår anvendelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel på eksisterende godsvogne (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 89).

¹⁶ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/776 af 16. maj 2019 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014 og (EU) nr. 1303/2014 og (EU) 2016/919 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU med henblik på tilpasning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsen af de specifikke mål, der er fastlagt i Kommissionens delegerede afgørelse (EU) 2017/1474 (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 108).

¹⁷ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse 2012/757/EU (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 5).

¹⁸ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/779 af 16. maj 2019 om nærmere bestemmelser om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 (C/2019/3582) (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 360).

¹⁹ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53).

- (1) der skal stemmes for de ændringer af UTP om godsvogne, der foreslås af Den Tekniske Ekspertkomité, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex og TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal
- (2) der skal stemmes for de ændringer af UTP om mærkning af køretøjer, der foreslås af Den Tekniske Ekspertkomité, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING annex og TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal
- (3) der skal stemmes for de ændringer af UTP om støj fra rullende materiel, der foreslås af Den Tekniske Ekspertkomité, jf. arbejdsdokumenterne TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex og TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal
- (4) der skal stemmes for en fuldstændig revision af reglerne for certificering og revision af enheder med ansvar for vedligeholdelse (ECM-forordningen), forudsat at teksten i Den Tekniske Ekspertkomité's arbejdsdokumenter TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex og TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal ændres som fastsat i bilaget til denne afgørelse
- (5) der skal stemmes for en fuldstændig revision af specifikationerne for nationale køretøjsregistre (NVR), forudsat at teksten i Den Tekniske Ekspertkomité's arbejdsdokumenter TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex og TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal ændres som fastsat i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Efter vedtagelsen offentliggøres Den Tekniske Ekspertkomité's beslutninger i *Den Europæiske Unions Tidende* med angivelse af datoen for deres ikrafttræden.

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*