



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 21 april 2020  
(OR. en)

7440/20

---

---

Interinstitutionellt ärende:  
2020/0061(NLE)

---

---

TRANS 162

## FÖRSLAG

---

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	20 april 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2020) 154 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) för att anta ändringar av UTP-föreskriften om buller från rullande materiel, UTP-föreskriften om godsvagnar och UTP-föreskriften om fordonsmärkning samt för antagande av en fullständig översyn av reglerna för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM) och specifikationerna för fordonsregister

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 154 final.

---

Bilaga: COM(2020) 154 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 20.4.2020  
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Förslag till

## **RÅDETS BESLUT**

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) för att anta ändringar av UTP-föreskriften om buller från rullande materiel, UTP-föreskriften om godsvagnar och UTP-föreskriften om fordonsmärkning samt för antagande av en fullständig översyn av reglerna för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM) och specifikationerna för fordonsregister**

## MOTIVERING

### 1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén (CTE, *Committee of Technical Experts*, nedan kallad *kommittén*) vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (*Otif*) kommer att äga rum i Bern den 16–17 juni 2020. I dagordningen till mötet ingår

- ett förslag till ändring av UTP-föreskriften som gäller buller från rullande materiel,
- ett förslag till ändring av UTP-föreskriften som gäller godsvagnar,
- ett förslag till ändring av UTP-föreskriften som gäller fordonsmärkning,
- ett förslag till fullständig översyn av reglerna som gäller certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM-förordningen) och
- ett förslag till fullständig översyn av specifikationerna för fordonsregister.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i fråga om de ovan nämnda beslut som ska antas av kommittén måste fastställas genom ett rådsbeslut på grundval av artikel 218.9 i EUF-fördraget.

### 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 där både unionen och 25 medlemsstater är avtalsslutande parter (Cypern och Malta är inte avtalsslutande parter).

Europeiska unionen anslöt sig till *Cotif* genom rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011<sup>1</sup>. I bilaga III till det beslutet fastställs den interna ordningen för rådet, medlemsstaterna och kommissionen vid förfaranden inom *Otif*. Enligt punkt 3.1 i nämnda bilaga III ska kommissionen, när en punkt på dagordningen rör frågor som faller under unionens exklusiva behörighet, rösta för unionen.

Enligt artikel 2.1 i *Cotif* är *Otifs* mål att i alla avseenden främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik, särskilt genom att skapa enhetliga rättsregler på olika rättsliga områden som har samband med internationell järnvägstrafik. *Cotif* reglerar även hur organisationen styrs, dess mål, befogenheter, relationer med de avtalsslutande parterna och dess verksamhet i allmänhet.

*Cotif* omfattar därför järnvägslagstiftning i en rad juridiska och tekniska frågor, uppdelat i två delar: själva fördraget, som rör förvaltningen av *Otif*, och åtta bihang (däribland det nya bihang H som ska antas under *Otifs* 13:e generalförsamling) som fastställer enhetlig järnvägslagstiftning.

- Bihang A – Avtal om internationell transport av resande på järnväg (*CIV*).
- Bihang B – Avtal om internationell transport av gods på järnväg (*CIM*).
- Bihang C – Internationell järnvägstransport av farligt gods (*RID*).

---

<sup>1</sup> 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).

- Bihang D – Avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (*CUV*).
- Bihang E – 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 12 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*) har för godkännande för internationell trafik.

42 av de 47 staterna som är parter i Cotif, inbegripet de redan nämnda 25 EU-medlemsstaterna, tillämpar bihangen F och G.

## 2.2. Otifs tekniska expertkommitté

Den tekniska expertkommittén (*CTE*, Committee of Technical Experts) har inrättats genom artikel 13.1 f i Cotif. Den består av de Otif-länder som tillämpar bihangen F och G (*APTU* och *ATMF*) till Cotif.

Kommittén är behörig i frågor som rör driftskompatibilitet och teknisk harmonisering på järnvägsområdet och tekniska förfaranden för godkännande. Den utvecklar bihangen om *APTU* och *ATMF* och de enhetliga föreskrifterna, 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 tillägg F (*APTU*) är kommittén behörig att anta eller ändra UTP-föreskrifterna. I enlighet med artikel 13.1, 13.4 och 13.5 i bihang G (*ATMF*) är kommittén också behörig att fatta beslut om att inrätta, ändra, slå ihop eller avsluta nationella fordonsregister (*NVR*). Slutligen är kommittén i enlighet med artikel 15.2 i *ATMF* behörig att anta och ändra regler för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll.

### 2.3. Antagande av akter i den tekniska expertkommittén

Enligt artikel 6 i APTU ska den tekniska expertkommittén 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 fördraget. Den normala processen för antagande av UTP-föreskrifter kan ta omkring ett och ett halvt år.

### 2.4. De planerade akterna som ska antas av kommittén under sammanträdet 16–17 juni 2020

#### 2.4.1. *Ändring av UTP som gäller godsvagnar, fordonsmärkning och buller från rullande materiel*

Otifs UTP-föreskrifter är tekniska specifikationer, som härleds ur principerna, målen och förfarandena i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif), om konstruktion och drift av järnvägsmateriel, med det överordnade målet att uppnå högsta möjliga driftskompatibilitet. Med andra ord har Otifs föreskrifter samma ändamål som EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er).

För att säkerställa överensstämmelse mellan fordon som godkänts i enlighet med unionsrätten och fordon som tillåtits i internationell trafik i enlighet med artikel 3a i ATMF är det nödvändigt att Europeiska unionens TSD-specifikationer och Cotifs UTP-föreskrifter förblir samstämmiga.

Ändringarna som föreslås för antagande av den tekniska expertkommittén kommer att säkerställa fortsatt fullständig överensstämmelse mellan bestämmelserna i Europeiska unionen och Cotif i enlighet med vad som fastställts av ATMF.

- UTP-föreskrift om buller från rullande materiel

UTP-föreskriften om buller från rullande materiel fastställer grundläggande och ytterligare krav för buller från rullande materiel. De överensstämmer för närvarande med TSD Buller som anges i kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014<sup>2</sup>. Syftet med de föreslagna ändringarna till UTP är att ge parterna en möjlighet att begränsa användningen av gamla vagnar, som inte uppfyller de moderna kraven på förbifartsbuller på fastställda järnvägslinjer där buller kan leda till problem.

Kommissionen antog den 16 maj 2019 en ändring<sup>3</sup> av kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 som utökar tillämpningsområdet för TSD Buller och inför en strategi för ”tystare sträckor” för infrastruktur, som ska tillämpas från och med 2024 i hela EU. I den framtida UTP-föreskriften om buller finns inte definitionen för tystare sträckor och identifieringen av tystare sträckor är något som de avtalsslutande staterna utanför EU själva får besluta om. Denna avvikelse från EU:s TSD anses dock inte vara skadlig för EU förutsatt att startdatumet för genomförandet av de tystare sträckorna anpassas till EU-föreskrifterna, eftersom genomförandet inte påverkar trafiken från eller till EU.

---

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – buller, om ändring av beslut 2008/232/EG och om upphävande av beslut 2011/229/EU (EUT L 356, 12.12.2014, s. 421).

<sup>3</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/774 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1304/2014 vad gäller tillämpningen av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Rullande materiel – buller” på befintliga godsvagnar (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 89).

Syftet med den tekniska expertkommitténs beslut att ändra UTP-föreskriften om buller från rullande materiel är att upprätthålla dess överensstämmelse i enlighet med vad som fastställs av ATMF i TSD Buller, som ingår i kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014, i dess ändrade lydelse från 2019.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för den ändring som gäller UTP-föreskriften om buller från rullande materiel i enlighet med Otifs förslag.

- UTP-föreskrift om godsvagnar

UTP-föreskriften om godsvagnar fastställer krav för fordon som är avsedda för transport av lastbilar. De överensstämmer för närvarande med TSD Godsvagnar som anges i kommissionens förordning (EU) nr 321/2013<sup>4</sup>.

Kommissionen antog den 16 maj 2019 en ändring<sup>5</sup> av kommissionens förordning (EU) nr 321/2013.

Syftet med kommitténs beslut att ändra UTP-föreskriften om godsvagnar är att upprätthålla dess överensstämmelse med kommissionens förordning (EU) nr 321/2013, i dess nyligen ändrade lydelse.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för den ändring som gäller UTP-föreskriften om godsvagnar i enlighet med Otifs förslag.

- UTP-föreskrift om fordonsmärkning

UTP-föreskriften om märkning fastställer krav för märkning av vagnar. Denna UTP har inte en enskild överensstämmande TSD-specifikation för Europeiska unionen.

Avsnitten 1–6 av denna UTP överensstämmer för närvarande med tillägg P av TSD Drift och trafikledning (bilaga I till beslut 2007/756/EG, senast ändrat genom beslut 2012/757/EU<sup>6</sup>), avsnitten 7–18 överensstämmer med tillägg 6 till EU:s specifikationer för nationella fordonsregister (kommissionens beslut 2007/756/EG<sup>7</sup>).

---

<sup>4</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG (EUT L 104, 12.4.2013, s. 1).

<sup>5</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019 om ändring av kommissionens förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1303/2014, kommissionens förordning (EU) 2016/919 och kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU vad gäller anpassning till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och genomförande av särskilda mål som anges i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 108)

<sup>6</sup> Kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Drift och trafikledning” i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG (EUT L 345, 15.12.2012, s. 1).

<sup>7</sup> Kommissionens beslut 2007/756/EG av den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och 14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG (EUT L 305, 23.11.2007, s. 30).

Kommissionen antog den 16 maj 2019 genom kommissionens förordning (EU) 2019/773 en ny TSD Drift och trafikledning<sup>8</sup> och den 25 oktober 2018 genom kommissionens beslut (EU) 2018/1614 ett nytt europeiskt fordonsregister<sup>9</sup>.

Syftet med beslutet att ändra UTP-föreskriften om märkning är att upprätthålla dess överensstämmelse med följande:

- Avsnitten 1–6 i tillägg H till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 (TSD Drift och trafikledning), i dess nyligen ändrade lydelse.
- Avsnitten 7–18 i tillägg 6 till kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 (EVR, europeiska fordonsregistret).

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för den ändring som gäller UTP-föreskriften om fordonsmärkning i enlighet med Otifs förslag.

#### 2.4.2. Fullständig översyn av specifikationerna för enheter som ansvarar för underhåll (ECM)

Certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll anger krav och bedömningskriterier som gäller för certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar. Detta överensstämmer för närvarande med kommissionens förordning (EU) nr 445/2011<sup>10</sup>.

Kommissionen antog den 16 maj 2019 kommissionens förordning (EU) 2019/779<sup>11</sup>, som upphäver och ersätter kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 och som kommer att utvidga ECM-certifieringen till att omfatta alla typer av fordon från och med den 16 juni 2020.

Avsikten med kommitténs beslut att ändra bilaga A till ATMF om regler för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (*Rules for the certification and auditing of entities in charge of maintenance*) är att bibehålla dess överensstämmelse med kommissionens förordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 enligt definitionen i artikel 3a.5 i ATMF.

För att säkerställa fortsatt överensstämmelse enligt artikel 3a.5 i ATMF mellan EU-bestämmelserna och Cotif-bestämmelserna bör Cotif-bestämmelserna ändras. Det bör noteras att överensstämmelsen endast garanteras för godsvagnar.

Jämfört med de befintliga bestämmelserna i Cotif ändrar inte den text som kommittén föreslagit på något betydande sätt det ansvar eller de krav som enheter som ansvarar för underhåll måste uppfylla vid certifiering. Huvudsyftet med den nya texten är att utvidga

---

<sup>8</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 5).

<sup>9</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG (EUT L 268, 26.10.2018, s. 53).

<sup>10</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007 (EUT L 122, 11.5.2011, s. 22).

<sup>11</sup> Kommissionens förordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011, (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 360).

omfattningen av certifieringen till alla fordonstyper jämfört med tidigare situation, då den begränsades till certifiering av enheter som ansvarar för underhåll för godsvagnar.

Sammanfattningsvis kan följande konstateras:

- ECM-certifiering förblir obligatorisk för alla enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar.
- ECM-certifiering utvidgas till att omfatta certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av alla andra fordonstyper. Som regel ska ECM-certifiering därför vara obligatoriskt, med följande undantag:
  - Järnvägsföretag som underhåller fordon som inte är godsvagnar och som endast drivs av dem själva är undantagna från obligatorisk ECM-certifiering. I dylika fall ska den behöriga myndigheten i den berörda staten förvissa sig om att de allmänna kraven och kriterierna i bilaga II till förslaget uppfylls.

Följaktligen, och oberoende av om certifieringen är obligatorisk för en viss enhet som ansvarar för underhåll, måste alla enheter som ansvarar för underhåll, inbegripet de som inte certifieras av externa certifieringsorgan, uppfylla de allmänna krav och kriterier som säkerställer underhållets miniminivå, i enlighet med bilaga II till förslaget.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för en fullständig översyn av specifikationerna för enheter som ansvarar för underhåll (ECM) enligt Otifs förslag, förutsatt att de ändringar som anges i bilagan till detta dokument ingår i Cotifs text.

#### *2.4.3. Fullständig översyn av specifikationerna för nationella fordonsregister*

De nuvarande specifikationerna för nationella fordonsregister som är tillämpliga inom Otifs regelverk överensstämmer med de som föreskrivs i kommissionens beslut 2007/756/EG.

Inom ramen för det fjärde järnvägspaketet antog kommissionen sitt genomförandebeslut (EU) 2018/1614, i vilket föreskrivs uppdaterade specifikationer för EU:s nationella fordonsregister och specifikationer för det europeiska fordonsregistret (EVR) som kommer att ersätta de nationella fordonsregistren i EU från och med 2021, samt upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG.

Kommitténs beslut att ändra specifikationerna för nationella fordonsregister är ett resultat av antagandet av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614.

År 2021 kommer EU:s medlemsstater att gå samman och förvalta fordonsgodkännanden och fordonsuppgifter genom ett gemensamt register, det kommande europeiska fordonsregistret, som kommer att ersätta de tidigare 25 nationella fordonsregistren i EU-medlemsstaterna. Inom ramen för Otif skulle det europeiska fordonsregistret således bli det nationella fordonsregistret för EU-området. Det europeiska fordonsregistret kan eventuellt ställas till förfogande för fordon från andra länder, framför allt de länder som inom ramen för EU:s grannskapspolitik har åtagit sig att genomföra EU-lagstiftning genom bilaterala avtal med EU (t.ex. Norge, Schweiz, västra Balkan osv.). Andra medlemmar i Otif kan begära att fordon som är föremål för godkännande för internationell trafik registreras i det europeiska fordonsregistret.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för en fullständig översyn av specifikationerna för nationella fordonsregister (NVR) enligt Otifs förslag, förutsatt att de ändringar som anges i bilagan till detta dokument ingår i Otifs text.

## 2.5. Unionens behörighet och rösträtt

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 unionslagstiftningen har unionen erhållit exklusiv behörighet i frågor som avser järnvägstransport där Cotif eller akter antagna enligt Cotif kan påverka eller ändra räckvidden för sådana befintliga unionsbestämmelser.

Unionsbestämmelserna kommer att påverkas betydligt av antagandet av ändringarna, eftersom syftet med åtgärden är att anpassa UTP-föreskriften om buller, UTP-föreskriften om vagnar, UTP-föreskriften om märkning, ECM-förordningen och NVR-specifikationerna till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/774, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 respektive kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614, i dess nyligen ändrade betydelse.

Eftersom unionen har exklusiv behörighet i de frågor som omfattas av de ovan nämnda fem besluten i den tekniska expertkommittén ska unionen, företrädd av kommissionen, använda rösträtterna när det gäller antagandet av dessa fem beslut.

## 3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Unionen bör av samtliga ovanstående anledningar rösta för besluten.

## 4. RÄTTSLIG GRUND

### 4.1. Förfarandemässig rättslig grund

#### 4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *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 avtalet<sup>12</sup>.

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

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

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”<sup>13</sup>.

#### *4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet*

De akter som ska antas av den tekniska expertkommittén utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna har rättslig verkan eftersom de ändrar Otifs rättsliga ramar genom att anpassa Cotifs UTP:er till EU:s TSD:er samt ECM-förordningen och specifikationerna om nationella fordonsregister med respektive EU-genomförandeförordningar och är bindande för unionen.

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 är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan.

### *4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet*

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

---

<sup>13</sup> Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Förslag till

## RÅDETS BESLUT

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) för att anta ändringar av UTP-föreskriften om buller från rullande materiel, UTP-föreskriften om godsvagnar och UTP-föreskriften om fordonsmärkning samt för antagande av en fullständig översyn av reglerna för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM) och specifikationerna för fordonsregister**

### 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 har anslutit sig till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (nedan kallat *Cotif*), i enlighet med rådets beslut 2013/103/EU<sup>14</sup>.
- (2) Alla medlemsstater, med undantag för Cypern och Malta, är parter i *Cotif*.
- (3) I enlighet med artikel 13.1 f i *Cotif* har Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) inrättat en teknisk expertkommitté (CTE, Committee of Technical Experts, nedan kallad *kommittén*).
- (4) I enlighet med artikel 20.1 b i *Cotif* och artikel 6 i tillägg F (APTU) har den tekniska expertkommittén befogenhet att anta eller ändra bland annat enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) som gäller buller från rullande materiel (UTP buller), godsvagnar (UTP vagnar) och fordonsmärkning (UTP märkning). I enlighet med artikel 13.1, 13.4 och 13.5 i bilag G (ATMF) är kommittén också behörig att fatta beslut om att inrätta, ändra, slå ihop eller avsluta nationella fordonsregister (NVR). Slutligen är kommittén i enlighet med artikel 15.2 i ATMF behörig att anta och ändra regler för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll.
- (5) Den tekniska expertkommittén har på dagordningen för sitt 13:e möte, som kommer att hållas den 16 och 17 juni 2020, tagit med ett förslag till beslut om ändring av UTP buller från rullande materiel, UTP godsvagnar och UTP fordonsmärkning samt en fullständig översyn av reglerna för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM) och en fullständig översyn av specifikationerna för nationella fordonsregister (NVR).

---

<sup>14</sup> 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).

- (6) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i kommittén, eftersom de föreslagna ändringarna kommer att vara bindande för unionen.
- (7) Syftet med dessa ändringar är att anpassa UTP buller från rullande materiel, UTP godsvagnar, UTP fordonsmärkning och bestämmelserna för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM) med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/774<sup>15</sup>, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776<sup>16</sup>, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773<sup>17</sup> respektive kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779<sup>18</sup>, medan specifikationerna för fordonsregister har uppdaterats i enlighet med kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614<sup>19</sup>.
- (8) De föreslagna ändringarna överensstämmer med unionsrätten och unionens strategiska mål genom att bidra till att Otifs regler anpassas till att överensstämma med motsvarande unionsbestämmelser, och bör därför stödjas av unionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar under det 13:e mötet för den tekniska expertkommittén vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) gällande ändringar av specifikationerna för UTP buller från rullande materiel, UTP godsvagnar, UTP fordonsmärkning, en fullständig översyn av reglerna för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM-förordningen) samt en fullständig översyn av specifikationerna för fordonsregister ska vara följande:

- (1) Att rösta till förmån för de av den tekniska expertkommittén föreslagna ändringarna av UTP godsvagnar, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument ”TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex” och ”TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal”.
- (2) Att rösta till förmån för de av den tekniska expertkommittén föreslagna ändringarna av UTP fordonsmärkning, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument

---

<sup>15</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/774 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1304/2014 vad gäller tillämpningen av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Rullande materiel – buller” på befintliga godsvagnar (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 89).

<sup>16</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/776 av den 16 maj 2019 om ändring av kommissionens förordningar (EU) nr 321/2013, (EU) nr 1299/2014, (EU) nr 1301/2014, (EU) nr 1302/2014 och (EU) nr 1303/2014, kommissionens förordning (EU) 2016/919 och kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU vad gäller anpassning till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och genomförande av särskilda mål som anges i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 108).

<sup>17</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 5).

<sup>18</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 (C/2019/3582- EUT L 139 I, 27.5.2019, s. 360).

<sup>19</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG (EUT L 268, 26.10.2018, s. 53).

”TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING annex” och ”TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal”.

- (3) Att rösta till förmån för de av den tekniska expertkommittén föreslagna ändringarna av UTP buller från rullande materiel, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument ”TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex” och ”TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal”.
- (4) Att rösta till förmån för en fullständig översyn av reglerna för certifiering och revision av enheter som ansvarar för underhåll (ECM-förordningen), förutsatt att texten som finns i den tekniska expertkommitténs arbetsdokument ”TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex” och ”TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal” ändras enligt vad som anges i bilagan till detta beslut.
- (5) Att rösta till förmån för en fullständig översyn av specifikationerna för nationella fordonsregister (NVR), förutsatt att texten som finns i den tekniska expertkommitténs arbetsdokument ”TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex” och ”TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal” ändras enligt vad som anges i bilagan till detta beslut.

#### *Artikel 2*

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

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar  
Ordföranden*