



Bryssel den 3 april 2023
(OR. en)

8069/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0091 (NLE)**

TRANS 131

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	31 mars 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 179 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 15:e mötet i kommittén för tekniska experter inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) vad gäller ändringar av de enhetliga tekniska föreskrifterna när det gäller bedömningsenheters kvalifikationer och oberoende och om en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska experter och uppgradering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 179 final.

Bilaga: COM(2023) 179 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.3.2023
COM(2023) 179 final

2023/0091 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 15:e mötet i kommittén för tekniska experter inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) vad gäller ändringar av de enhetliga tekniska föreskrifterna när det gäller bedömningsenheters kvalifikationer och oberoende och om en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska experter och uppgradering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Det 15: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 13–14 juni 2023. På dagordningen för mötet står bland annat följande:

- Ett förslag till översyn av de enhetliga tekniska föreskrifterna (UTP) när det gäller bedömningsenheters kvalifikationer och oberoende.
- Ett förslag till ändring av UTP när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning.
- Ett förslag till ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska experter.
- Ett förslag till uppdatering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF.

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

Ovannämnda beslut som ska antas av kommittén för tekniska experter utgör akter med rättslig verkan och den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar 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 av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (Cotif), 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).

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.

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)

¹ Bara Cypern och Malta är inte fördragsparter.

- 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 tolv UTP-föreskrifter 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) 2016/797, 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.

2.2. Otifs kommitté för tekniska experter (CTE)

Kommittén för tekniska experter (CTE, Committee of Technical Experts) har inrättats 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 tekniska förfaranden för godkännande. Den utvecklar bihangen APTU 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 för tekniska experter 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 bihang F (APTU) är kommittén behörig att anta eller ändra UTP-föreskrifterna. I enlighet med artikel 16.10 i Cotif är kommittén behörig att föreslå en översyn av sin arbetsordning.

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 fördraget. Den normala processen för antagande av UTP-föreskrifter kan ta omkring ett och ett halvt år.

2.4. De akter som ska antas av kommittén för tekniska experter vid mötet den 13–14 juni 2023

2.4.1. Översyn av UTP när det gäller bedömningsenheters kvalifikationer och oberoende (UTP GEN-E)

UTP GEN-E beskriver bedömningsenheternas kvalifikationer och oberoende. Den nuvarande versionen trädde i kraft den 1 december 2011. Den var baserad på bilaga VIII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen².

Den fullständiga översyn av UTP GEN-E som föreslås av kommittén för tekniska experter motiveras av flera förändringar sedan de trädde i kraft.

För det första har Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797³. Det nyare direktivet innehåller mer detaljerade bestämmelser när det gäller de bedömande enheternas kvalifikationer och oberoende än i det tidigare direktivet.

Den föreslagna fullständiga översynen av UTP GEN-E syftar till att

- tydligare strukturera bestämmelserna,
- klargöra dess tillämpningsområde, särskilt när det gäller EU-rätten,
- anpassa bestämmelserna till de senaste bestämmelser som gäller i EU.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för översynen av UTP GEN-E i enlighet med Otifs förslag.

2.4.2. Ändring av UTP när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning (UTP GEN-G)

I UTP GEN-G fastställs ett harmoniserat förfarande för att hantera risker i samband med betydande förändringar av järnvägssystemet eller, om UTP så kräver, strukturella delsystem. UTP GEN-G reglerar också de krav som gäller för de oberoende gemensamma bedömningsorganen för säkerhetsmetoder. De är för närvarande likvärdiga med kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013, ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1136⁴.

Den föreslagna översynen utvidgar tillämpningsområdet för UTP GEN-G så att det kommer att omfatta riskbedömning och bedömningar avseende säkerhetsstyrningssystemet (SMS) inom ramen för EST UR.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (Text av betydelse för EES) (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1136 av den 13 juli 2015 om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning (EUT L 185, 14.7.2015, s. 6)

Förslaget ändrar inte riskvärderings- och acceptansbestämmelserna för applikationer inom ramen för APTU och ATMF UR. Dessa applikationer avser huvudsakligen bedömning av nya produkter, såsom rullande materiel, underhåll av fordon eller ändringar av konstruktion, konstruktion eller underhåll av produkter, förutsatt att dessa applikationer omfattas av APTU och ATMF UR.

Ändringarna kommer att lägga till applikationer inom ramen för EST UR. Dessa applikationer avser huvudsakligen driftsmässiga eller organisatoriska ändringar, inklusive ändringar av SMS, förutsatt att de omfattas av EST UR.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för ändringen av UTP GEN-G i enlighet med Otifs förslag.

2.4.3. Ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska experter

Enligt artikel 16 § 10 i Cotif ska kommittén fastställa sin arbetsordning. Arbetsordningen syftar till att säkerställa att diskussionerna förs på ett ordnat sätt och att alla deltagares rättigheter och skyldigheter är tydliga.

Den föreslagna ändringen av arbetsordningen syftar till att

- beakta den praxis som införts sedan covid-19-pandemin, särskilt det faktum att hybridsammanträden har blivit normen,
- beakta en rekommendation som antogs av Otifs tillfälliga utskott för rättsliga frågor och internationellt samarbete den 5 april 2022 om berörda aktörers deltagande i Otifs arbete,
- återspegla kommitténs nya praxis att utfärda en förteckning över beslut strax efter mötet,
- återspegla det beslut som fattades av kommittén vid dess 14:e möte, varefter fördragslutande stater och regionala organisationer bör utse kontaktpunkter.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för ändringen av kommitténs arbetsordningen i enlighet med Otifs förslag.

2.4.4. Uppdatering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF)

I UTP TAF, som gäller sedan den 1 december 2017, 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. Det är likvärdigt med kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 av den 11 december 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i järnvägssystemet i Europeiska unionen⁵ (TSD Telematikapplikationer). Förordningen ändrades den 26 mars 2021 genom förordning (EU) 2021/541⁶.

UTP TAF hänvisar till tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik⁷ och som offentliggörs och regelbundet uppdateras på webbplatsen för Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). En sådan hänvisning har införts i UTP-föreskriften så att it-bestämmelserna är förankrade i Cotif, men förvaltas av ERA. Eftersom en ändring av dessa

⁵ Europeiska unionens officiella tidning: EUT L 356, 12.12.2014, s. 438.

⁶ Europeiska unionens officiella tidning: EUT L 108, 29.3.2021, s. 19.

⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/778 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1305/2014 vad gäller förändringshanteringsprocessen (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 356)

hänvisningar formellt utgör en ändring av UTP TAF måste den vara föremål för ett beslut av kommittén för tekniska experter i enlighet med artikel 20.1 b i Cotif och artiklarna 6 och 8a i APTU.

Som en följd av detta är ändringar av de tekniska dokument som avses i tillägg I till UTP TAF 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.

Slutsats: Europeiska unionen kan rösta för Otifs förslag om uppdatering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik.

2.5. 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 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.

Syftet med de föreslagna besluten är följande:

- Anpassa UTP när det gäller bedömande enheters kvalifikationer och oberoende till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797⁸.
- Anpassa UTP när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (Text av betydelse för EES när det gäller säkerhetsstyrningssystem).
- uppdatera kommitténs arbetsordning,
- anpassa hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF⁹.

Unionsbestämmelserna kommer utan tvivel att påverkas av antagandet av dessa beslut.

Unionen, företrädd av kommissionen, ska utöva rösträtten vid antagandet av dessa beslut.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Unionen bör av samtliga ovanstående anledningar rösta för besluten.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/778 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1305/2014 vad gäller förändringshanteringsprocessen (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 356)

4. RÄTTLIG 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 avtalet¹⁰.

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”¹¹.

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 15:e möte utgör akter med rättslig verkan.

De planerade akterna ändrar Cotifs rättsliga ram. Eftersom unionen är en fullvärdig fördragspart i Cotif kommer de planerade akterna att vara bindande för unionen enligt internationell rätt i enlighet med avtalet om EU:s anslutning till 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 på syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas 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.

¹⁰ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

¹¹ 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 15:e mötet i kommittén för tekniska experter inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) vad gäller ändringar av de enhetliga tekniska föreskrifterna när det gäller bedömningsenheters kvalifikationer och oberoende och om en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska experter och uppgradering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till 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/EU¹² och avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) om Europeiska unionens anslutning till Cotif (*avtalet*).
- (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 i de enhetliga rättsreglerna 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 för telematikapplikationer för godstrafik (UTP) när det gäller bedömande enheters kvalifikationer och oberoende (UTP GEN-E), när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning (UTP GEN-G), och när det gäller telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF).
- (4) I enlighet med artikel 16.10 i Cotif är kommittén behörig att föreslå en översyn av sin arbetsordning.
- (5) Kommittén för tekniska experter har på dagordningen för sitt 15:e möte, som kommer att äga rum den 13–14 juni 2023, tagit upp ett förslag till beslut om en fullständig översyn av UTP GEN-E om kvalifikationer och oberoende för bedömningsenheter, om ändring av UTP GEN-G när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, om ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska

¹² 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).

experter och om uppgradering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i tillägg I till UTP TAF.

- (6) 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.
- (7) Syftet med dessa beslut är att anpassa UTP GEN-E när det gäller bedömningsenheters kvalifikationer och oberoende till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797¹³, att se över UTP GEN-G när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, att ändra arbetsordningen för kommittén för tekniska experter och att anpassa UTP TAF till EU:s regler, nämligen kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/5419¹⁴.
- (8) 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 kommitténs för tekniska experter¹⁵:e möte avseende fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 om ändringarna av UTP GEN-E när det gäller bedömningsenheters kvalifikationer och oberoende och UTP GEN-G när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, om ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska experter och om uppdateringen av hänvisningarna 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 översyn av UTP GEN-E när det gäller bedömande enheters kvalifikationer och oberoende, enligt vad som anges i kommissionens arbetsdokument TECH-23005 UTP GEN-E.
- (2) Att rösta för kommitténs föreslagna ändringar av UTP GEN-E när det gäller en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, enligt vad som anges i kommissionens arbetsdokument TECH-23006 UTP GEN-E.
- (3) Att rösta för kommitténs förslag om ändring av arbetsordningen för kommittén för tekniska experter, enligt vad som anges i kommissionens arbetsdokument TECH-23002 CTE.
- (4) Att rösta för kommitténs förslag om 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-21009-CTE UTP TAF decision.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

¹⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/541 av den 26 mars 2021 om ändring av förordning (EU) nr 1305/2014 vad gäller förenkling och förbättring av beräkning och utväxling av data samt uppdatering av förändringshanteringsprocessen (EUT L 108, 29.3.2021, s. 19).

Artikel 2

Besluten från kommittén för tekniska experter 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
Ordförande*