

**Bryssel den 4 juni 2025
(OR. en)**

9461/25

**Interinstitutionellt ärende:
2025/0160 (NLE)**

TRANS 207

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	4 juni 2025
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 17: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 – Lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS), för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM), för fordonsmärkning (UTP Marking), för delsystemet Infrastruktur (UTP INF) och för delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF) samt vad gäller uppdatering av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna

För delegationerna bifogas dokument – COM(2025) 305 final.

Bilaga: COM(2025) 305 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 17: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 – Lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS), för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM), för fordonsmärkning (UTP Marking), för delsystemet Infrastruktur (UTP INF) och för delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF) samt vad gäller uppdatering av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Det 17:e mötet för kommittén för tekniska experter (*kommittén*) vid den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) kommer att äga rum i Bern den 17 och 18 juni 2025. 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 – Lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS).
- Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM).
- Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för fordonsmärkning (UTP Marking).
- Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Infrastruktur (UTP INF).
- Ändring av bihang I (hänvisningar till tekniska dokument) till den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF).
- Uppdatering av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna.

Dagordningen för mötet och de dokument som rör antagandet av förslagen finns på Otifs webbplats: https://otif.org/en/?page_id=1025.

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.

¹ Endast Cypern och Malta är inte avtalsslutande stater.

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)).

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 samt 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**)
- 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-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) 2016/797³, för godkännande för internationell trafik.

Bihangen F och G tillämpas av 43 av de 50 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) 2016/798, för godkännande för internationell trafik⁴.

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

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>).

2.2. Otifs kommitté för tekniska experter (CTE)

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

- Antagande av tekniska föreskrifter för 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 bihang F (APTU) är kommittén behörig att anta eller ändra UTP-föreskrifterna.

I enlighet med artikel 21 § 4 i bihang G (ATMF) är kommittén behörig att rekommendera metoder och praxis för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik.

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 en sådan, 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 35 § 4 i fördraget.

2.4. De akter som ska antas av kommittén för tekniska experter vid mötet den 17 och 18 juni 2025

2.4.1. *Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS).*

I UTP LOC&PAS fastställs funktionella och tekniska krav för godkännande av lok och passagerarfordon i internationell trafik inom Cotifs samtliga avtalsslutande staters territorier, i enlighet med ATMF UR. Föreskriften omfattar tekniska konstruktions- och produktionskrav samt verifieringsförfaranden.

Syftet med detta förslag att revidera UTP LOC&PAS är att anpassa föreskriften till den rättsliga utvecklingen i Europeiska unionen och att uppdatera specialfall och särskilda genomföranderegler. Dessutom förtydligar förslagen räckvidden för UTP LOC&PAS samt dess tillämpning på fordon som är lämpliga för fri trafik (free circulation) och på utbytbara fordon.

De föreslagna ändringarna omfattar följande:

- Förtydliganden av räckvidden och tillämpningen för UTP.
- En uppdatering av hänvisningarna till EU-lagstiftningen och till standarder.
- Nya bestämmelser om gränssnitten i ett fordon mellan delsystemet Rullande materiel och den fordonsbaserade delen av delsystemet Trafikstyrning och signalering.
- Ändrade bestämmelser om vatten som släpps ut av eller via sanitära inrättningar ombord.
- Ändrade bestämmelser om maximal strömstyrka genom varje strömvtagare vid stillastående.
- Nya bestämmelser om funktioner för detektering och förebyggande av urspårning.
- Ändrade bestämmelser om färdskrivare på tåg.
- Ytterligare krav avseende den dokumentation som ska tillhandahållas för rullande materiel.
- Ytterligare bestämmelser om godkännande för ett brett användningsområde, tillämpligt på specifika typer av personvagnar, t.ex. utbytbara fordon.
- 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.
- Uppdatering av specialfall och särskilda genomförandebestämmelser för avtalsslutande stater som inte är EU-medlemsstater.
- Redaktionella ändringar för att anpassa UTP till senaste praxis.

2.4.2. *Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM).*

UTP PRM fastställer harmoniserade tillgänglighetskrav för personvagnar som används i internationell trafik inom tillämpningsområdet för ATMF UR.

Syftet med detta förslag att revidera UTP PRM är att anpassa föreskriften till den rättsliga utvecklingen i Europeiska unionen. Förslaget förtydligar räckvidden för UTP PRM när det gäller fordon och när det gäller andra delsystem. Tillämpningen av UTP PRM är i allmänhet obligatorisk för ny rullande materiel för persontrafik som godkänns för internationell trafik i enlighet med ATMF UR. UTP PRM beskriver också frivilliga parametrar för delsystemen för infrastruktur, drift och telematik.

De föreslagna ändringarna omfattar följande:

- Förtydliganden av räckvidden och tillämpningen för UTP.
- En uppdatering av hänvisningarna till EU-lagstiftningen och till standarder.
- Modifierade bestämmelser för akustiska signaler vid öppning och stängning av passagerardörrar.
- Modifierade och ytterligare bestämmelser när det gäller dynamisk färdvägsinformation i och på tåg.
- Uppdatering av genomförandebestämmelserna i enlighet med genomförandebestämmelserna i UTP LOC&PAS,

- Redaktionella ändringar för att anpassa UTP till senaste praxis.

2.4.3. *Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för fordonsmärkning (UTP Marking).*

UTP Marking fastställer kraven för fordon som används i Cotifs avtalsslutande stater när det gäller deras fordonsnummer och tillhörande bokstavsmärkningar på karossen.

Syftet med detta förslag att revidera UTP Marking för att uppdatera hänvisningarna till EU-bestämmelserna. För att underlätta förståelsen av reglerna bör också information läggas till för att klargöra innebörden i det europeiska fordonsnumret (EVN) för godsvagnar. Språkliga rättelser och redaktionella ändringar ingår också.

2.4.4. *Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Infrastruktur (UTP INF)*

UTP INF fastställer de parametrar för järnvägsinfrastruktur som är relevanta med tanke på kompatibiliteten med fordon som används i internationell trafik och som omfattas av ATMF UR och särskilda metoder för att kontrollera dessa parametrar.

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

De föreslagna ändringarna omfattar följande:

- Förtydliganden av räckvidden och den frivilliga tillämpningen av UTP.
- En uppdatering av hänvisningarna till EU-lagstiftningen och till standarder.
- Nya bestämmelser för kombinerade transporter.
- Uppdaterade bestämmelser om kategorier av järnvägslinjer.
- Nya bestämmelser om största tryckförändringar i tunnlar med driftshastigheter på 200 km/h eller mer.
- Ändrade bestämmelser om frivillig tillämpning av UTP på befintlig infrastruktur.
- Uppdatering av specialfall och särskilda genomförandebestämmelser för avtalsslutande stater som inte är EU-medlemsstater.
- Redaktionella ändringar för att anpassa UTP till senaste praxis.

2.4.5. *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 bilag I till UTP TAF.

Ändringar av de tekniska dokument som avses i bilag 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 definieras i ERA:s tekniska dokument: TSD TAF – Bilaga D.2: Bilag F – TSD TAF data och meddelandemodell

2.4.6. Uppdatering av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna.

I handboken redogörs för kraven för genomförandet och tillämpningen av bihang F till Cotif (APTU UR) och bihang G till Cotif (ATMF UR) för internationella järnvägstransporter och beskrivs de olika rollerna och ansvarsområdena i samband med genomförandet och tillämpningen. Den är avsedd att tjäna som en praktisk referens för Otif-medlemmar och stater som är intresserade av att ansluta sig till Cotif, i synnerhet för respektive järnvägssektors myndigheter, enheter och aktörer.

Handboken är inte rättsligt bindande enligt Cotif, men kan ändå ha rättslig verkan. Den antas av Otifs kommitté för tekniska experter, som inrättats av Cotif och har befogenhet att anta handboken och ändringar av denna, dvs. rekommendationer i enlighet med artikel 21 § 4 i ATMF UR. Handboken (och därmed den planerade ändringen av den) skulle ligga till grund för EU:s sätt att genomföra sina skyldigheter enligt Cotif.

Det är nödvändigt att uppdatera handboken för genomförandet och tillämpningen av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna för att ta hänsyn till erfarenheterna från Cotifs avtalsslutande stater.

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 godkänkts 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 LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF och UTP Marking till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694⁵ (2023 års TSD-paket).
- Att anpassa hänvisningarna till de tekniska dokument från ERA som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i bihang I till UTP TAF.

Dessa beslut rör järnvägstransporttjänster. Järnvägstransporttjänster omfattas i stor utsträckning av unionsregler som därför riskerar att påverkas eller ändras genom antagandet

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).

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 2.4.1–2.4.6 bör unionen rösta enligt förslagen i punkterna 3.2.1–3.2.6 nedan.

3.2.1. *Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS).*

Europeiska unionen bör rösta för revideringen av UTP LOC&PAS TECH-25003, med förbehåll för de ändringar som anges nedan. Om dessa ändringar inte införs bör Europeiska unionen rösta mot den föreslagna revideringen av UTP LOC&PAS.

- (a) I avsnitt 1 (Inledning) i bilagan, andra stycket, ska ordet ”infrastructure” (infrastruktur) ersättas med ”network(s)” (nät) för att återspegla att den tekniska kompatibiliteten inte är begränsad till infrastrukturen utan även omfattar energi och aspekter som rör markbaserad signalering.
- (b) I punkt 2.1 (Delsystemet Rullande materiel som del av järnvägssystemet) i bilagan, fjärde strecksatsen, ska ”UTP WAG” utgå eftersom denna UTP-föreskrift endast avser delsystemet Lok och passagerarfordon, som inte omfattas av UTP WAG.
- (c) I punkt 2.2.1 (Tågbildning), stycke 1, ska begreppet ”OTIF technical admission” (tekniskt godkännande av Otif) ersättas med ”UTP verification procedure” (UTP-verifieringsförfarande) för överensstämmelse med punkt 0.1, stycke 4.
- (d) Punkterna 3.2.1 (Allmänna krav, krav som rör underhåll och drift) och 3.2.2 (Krav som är specifika för andra delsystem) bör utgå som en anpassning till 2023 års TSD-paket.
- (e) I punkt 4.2.3.4.2 (Gångdynamiska egenskaper) ska rubriken till led d ersättas med ”Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem” (Ytterligare krav avseende gränssnittet till den fordonsbaserade delen av delsystemet Trafikstyrning och signalering) för att helt anpassa bestämmelsen till 2023 års TSD-paket.
- (f) Stycke 8 i punkt 4.2.3.4.2 (Gångdynamiska egenskaper), styckena 3 och 4) i punkt 4.2.4.3 (Typ av bromssystem), stycke 3 i punkt 4.2.4.4.1 (Nödbromskommando), stycke 5 i punkt 4.2.4.4.2 (Driftbromskommando), stycke 4 i punkt 4.2.4.4.4 (Kommando för dynamisk broms), stycke 6 i punkt 4.2.4.8.2 (Magnetskenbroms), stycke 9 i punkt 4.2.4.8.3 (Virvelströmsbroms), stycke 2 i punkt 4.2.5.5.6 (Dörröppning), stycke 8 i punkt 4.2.8.1.2 (Prestandakrav), stycke 4 i punkt 4.2.8.2.4 (Största effekt och ström som kan tas från kontaktledningen), stycke 5 andra strecksatsen i punkt 4.2.8.2.9.8 (Framförande genom fas- eller systemskiljande sektioner
- (g) (RST-nivå)), styckena 5 och 6 i punkt 4.2.9.1.6 (Manöverbord – Ergonomi), stycke 4 i punkt 4.2.9.3.6 (Radiostyrningsfunktion att användas av personal vid växlingsarbete), punkterna 4.2.9.3.8.1 (Passivt läge), 4.2.9.3.8.2 (Passiv växling), 4.2.9.3.8.3 (Assisterande) och 4.2.9.3.9 (Traktionsstatus) samt stycke 5 i punkt 4.2.10.4.2 (Röckkontroll) och i punkt 4.2.13 (Krav på gränssnitt mot fordonsbaserad automatiserad tågdrift) ska ändras på följande sätt:

- ”signalling system” (signalsystem) ska ersättas med ”control-command and signalling subsystem” (delsystemet Trafikstyrning och signalering)
 - ”See point 4.3.4” (se punkt 4.3.4.) ska utgå eftersom en sådan hänvisning inte rör innehållet i punkt 4.2.3.4.2.
- (h) I punkt 4.2.4.6.1 (Gränsvärde för adhesionsprofil mellan hjul och räl) ska formuleringen ”Note to points (1) – (4)” (anmärkningar till punkterna 1–4) utgå eftersom den berörda texten utgör ett krav, inte en anmärkning.
- (i) I punkt 4.2.4.7 (Dynamisk broms – Bromssystem kopplade till traktionssystem) ska tredje stycket ersättas med ”For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.” (För eldrivna enheter gäller att, om tillgänglighet ombord på enheten av spänning levererad från extern strömförsörjning är ett villkor för tillsättning av den dynamiska bromsen, ska säkerhetsanalysen täcka in fel som leder till frånvaro ombord av sådan spänning), för att anpassa bestämmelsen helt till 2023 års TSD-paket.
- (j) I punkt 4.2.7.1.4 (Belysningsreglage), stycke 3, ska ”a flashing/blinking mode” (ett blixtrande/blinkande läge) ersättas med ”an automatic flashing/blinking mode” (ett automatiskt blixtrande/blinkande läge), som en anpassning till innebörden i 2023 års TSD-paket.
- (k) I punkt 4.2.9.6 (Färdskrivare), stycke 1, ska fjärde stycket ersättas med ”Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded” (Ytterligare data avseende den fordonsbaserade delen av delsystemet Trafikstyrning och signalering kan behöva registreras), som en anpassning till innebörden i 2023 års TSD-paket.
- (l) I punkt 4.2.12.2 (Allmän dokumentation) ska stycke 24 ändras på följande sätt:
- I första strecksatsen ska ”signalling system” (signalsystem) ersättas med ”control-command and signalling subsystem” (delsystemet Trafikstyrning och signalering).
 - Andra strecksatsen ska ersättas med ”conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).” (villkor för installation av den fordonsbaserade delen av delsystemet Trafikstyrning och signalering (t.ex. mekanisk, elektrisk etc.)).
- (m) I punkt 6.2.6 (Bedömning av begärd dokumentation om drift och underhåll), stycke 1, ska ”and assessing entity” (den enhet som utför bedömningen) utgå, som en anpassning till innebörden i 2023 års TSD-paket.
- (n) I punkt 7.3.2 ska alla specialfall för Förenade kungariket som avser Nordirland utgå, eftersom de definieras i TSI LOC&PAS.

3.2.2. *Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM).*

Europeiska unionen bör rösta för revideringen av UTP PRM i enlighet med Otifs förslag i kommitténs arbetsdokument TECH-25004.

3.2.3. Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för fordonsmärkning (UTP Marking).

Europeiska unionen bör rösta för revideringen av UTP Marking i enlighet med Otifs förslag i kommitténs arbetsdokument TECH-25005.

3.2.4. Revidering av den enhetliga tekniska föreskriften för delsystemet Infrastruktur (UTP INF)

Europeiska unionen bör rösta för revideringen av UTP INF i enlighet med Otifs förslag i kommitténs arbetsdokument TECH-25006.

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

Europeiska unionen bör rösta för ändringarna av UTP TAF i enlighet med Otifs förslag i kommitténs arbetsdokument TECH-25007, med förbehåll för de ändringar som anges nedan. Om dessa ändringar inte införs bör Europeiska unionen rösta mot den föreslagna revideringen av UTP TAF.

- I tabellen i bilag I bör rad nummer 6 ersättas med följande, så att den i stället hänvisar till den uppdaterade versionen av tekniska dokument för TSD TAF som offentliggörs av byrån⁶:

6	ERA-TD-105	TSD TAF – Bilaga D.2: Bilaga F – TSD TAF data och meddelandemodell	3.5.1.	15.12.2024
---	------------	---	--------	------------

3.2.6. Uppdatering av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna.

Europeiska unionen bör rösta för ändringarna av handboken i enlighet med Otifs förslag i kommitténs arbetsdokument TECH-25011, med förbehåll för de ändringar som anges nedan. Om dessa ändringar inte införs bör Europeiska unionen rösta mot den föreslagna uppdateringen av handboken.

Punkt 5.3.3 – specialfall

- Ett specialfall bör användas för att specificera en avvikelse från ett krav i UTP på grund av tekniska begränsningar som påverkar kompatibiliteten med det befintliga systemet.
- Ett nationellt tekniskt krav bör användas för att definiera ett krav som är ett annat än de krav som fastställs i UTP-föreskrifterna.
- Om metoden för att bedöma ett specialfall är komplicerad och för omfattande för att beskrivas i UTP-föreskriften kan specialfallet i stället hänvisa till ett specifikt nationellt tekniskt krav som definierar den motsvarande bedömningsmetoden.

⁶ Finns på: [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](https://github.com/EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF).

Punkt 5.4 – nationella tekniska krav

- Om ett nationellt tekniskt krav helt eller delvis omfattas av räckvidden för ett krav som fastställs i UTP-föreskriften bör det överföras till UTP-föreskriften i form av ett specialfall.

Punkt 10.3 – Förhållande till EU-rätten

- Även om både de krav som enheter som ansvarar för underhåll (*ECM*) måste uppfylla för att bli certifierade och kvalifikationerna för ECM-certifieringsorgan är harmoniserade mellan EU och Otif är ECM-certifieringsorgan utanför EU begränsade till att utföra ECM-certifiering endast utanför EU, oavsett om ECM-kraven är likvärdiga i EU-rätten och trots det faktum att EU godtar fordon som uppfyller UTP-kraven i internationell trafik till EU på grundval av Cotif. ECM-certifieringsorgan utanför EU bör därför inte certifiera ECM i EU, om det inte finns ett särskilt avtal med EU som tillåter detta.
- Eftersom ATMF UR inte omfattar villkor för marknadstillträde kan utländska ECM och ECM-certifieringsorgan inte hävda sin rätt att tillhandahålla tjänster i en annan stat på grundval av Cotif, men unilaterala eller multilaterala beslut mellan dessa stater kan tillåta tillhandahållandet av dessa tjänster på en eller flera av dessa staters territorium.

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 avtalet⁷.

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”.⁸

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

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

De ovan angivna akterna som ska antas av den tekniska expertkommittén vid dess 17:e möte utgör akter med rättslig verkan.

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

⁸ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

De planerade akterna ändrar Otifs rättsliga ram. Eftersom unionen är en fullvärdig fördragspart i Cotif⁹ 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 är främst beroende 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.

⁹ 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 (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)).

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 17: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 – Lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS), för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM), för fordonsmärkning (UTP Marking), för delsystemet Infrastruktur (UTP INF) och för delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF) samt vad gäller uppdatering av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna

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/EU¹⁰ och avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (*Otif*) om Europeiska unionens anslutning till Cotif (*avtalet*)¹¹.
- (2) Otifs kommitté för tekniska experter (*kommittén*) 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) för delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon (UTP LOC&PAS), för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (UTP PRM), för fordonsmärkning (UTP Marking), för delsystemet Infrastruktur (UTP INF) och för delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik (UTP TAF).

¹⁰ 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)).

¹¹ EUT L 51, 23.2.2013, s. 8.

- (4) Enligt artikel 20 § 1 e i Cotif och i enlighet med artikel 21 § 4 i de enhetliga reglerna för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF – bihang G till Cotif) är kommittén behörig att anta eller ändra bland annat handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna.
- (5) Kommittén har på dagordningen för sitt 17:e möte, som kommer att äga rum den 17 och 18 juni 2025, tagit med ett förslag till beslut om att revidera UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking och UTP INF, och om att ändra bihang I till UTP TAF och uppdatera handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna.
- (6) Kommitténs planerade akter kommer att ha rättslig verkan.
- (7) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i kommittén, 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.
- (8) Syftet med dessa beslut är att anpassa UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking och UTP INF till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694¹², att anpassa hänvisningarna till ERA:s tekniska dokument som hör till TSD TAF och som förtecknas i bihang I till UTP TAF och att uppdatera handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna med beaktande av erfarenheterna från de avtalsslutande staterna i Cotif.
- (9) De planerade Otif-besluten om revidering av UTP PRM, UTP Marking och UTP INF är i linje med unionsrätten och unionens strategiska mål, i och med att de bidrar till att Otifs regler anpassas till motsvarande unionsbestämmelser, och bör därför stödjas av unionen.
- (10) De planerade Otif-besluten om revidering av UTP LOC&PAS och om ändring av bihang I till UTP TAF är också i princip i linje med unionsrätten och unionens strategiska mål och bidrar till att anpassa Otifs regler till motsvarande unionsbestämmelser. Några av de ändringar som föreslås av Otif bör dock anpassas till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694¹³ (2023 års TSD-paket). Det är därför nödvändigt att föreslå ändringar av de planerade Otif-besluten om revidering av UTP LOC&PAS och ändring av bihang I till UTP TAF, för att säkerställa anpassning till EU:s regelverk, senast ändrade genom 2023 års TSD-paket. Unionen bör därför stödja de planerade besluten, under förutsättning att dessa ändringar införs.

¹² 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).

¹³ 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).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 17:e mötet i kommittén för tekniska experter inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) vad gäller revideringen av UTP LOC&PAS för delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon, revideringen av UTP PRM för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet, revideringen av UTP Marking för delsystemet Infrastruktur och uppdateringen av hänvisningar till tekniska dokument som hör till TSD TAF och som förtecknas i bihang I till UTP TAF och av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna ska vara följande:

- (1) Att rösta för kommitténs förslag till revidering av UTP LOC&PAS för delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-25003 UTP LOC&PAS, och med förbehåll för följande ändringar:
 - (a) I avsnitt 1 (Inledning) i bilagan, andra strecksatsen, ska ordet "infrastructure" (infrastruktur) ersättas med "network(s)" (nät).
 - (b) I punkt 2.1 (Delsystemet Rullande materiel och funktioner) i bilagan, fjärde strecksatsen, ska "UTP WAG" utgå
 - (c) I punkt 2.2.1 (Tågbildning), stycke 1, ska begreppet "OTIF technical admission" (tekniskt godkännande av Otif) ersättas med "UTP verification procedure" (UTP-verifieringsförfarande).
 - (d) Punkterna 3.2.1 (Allmänna krav, krav som rör underhåll och drift) och 3.2.2 (Krav som är specifika för andra delsystem) ska utgå.
 - (e) I punkt 4.2.3.4.2 (Gångdynamiska egenskaper) ska rubriken till led d ersättas med "Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem" (Ytterligare krav avseende gränssnittet till den fordonsbaserade delen av delsystemet Trafikstyrning och signalering).
 - (f) Stycke 8 i punkt 4.2.3.4.2 (Gångdynamiska egenskaper), styckena 3 och 4 i punkt 4.2.4.3 (Typ av bromssystem), stycke 3 i punkt 4.2.4.4.1 (Nödbromskommando), stycke 5 i punkt 4.2.4.4.2 (Driftbromskommando), stycke 4 i punkt 4.2.4.4.4 (Kommando för dynamisk broms), stycke 6 i punkt 4.2.4.8.2 (Magnetskenbroms), stycke 9 i punkt 4.2.4.8.3 (Virvelströmsbroms), stycke 2 i punkt 4.2.5.5.6 (Dörröppning), stycke 8 i punkt 4.2.8.1.2 (Prestandakrav), stycke 4 i punkt 4.2.8.2.4 (Största effekt och ström som kan tas från kontaktledningen), stycke 5 andra strecksatsen i punkt 4.2.8.2.9.8 (Framförande genom fas- eller systemskiljande sektioner (RST-nivå)), styckena 5 och 6 i punkt 4.2.9.1.6 (Manöverbord – Ergonomi), stycke 4 i punkt 4.2.9.3.6 (Radiostyrningsfunktion att användas av personal vid växlingsarbete), punkterna 4.2.9.3.8.1 (Passivt läge), 4.2.9.3.8.2 (Passiv växling), 4.2.9.3.8.3 (Assisterande), 4.2.9.3.9 (Traktionsstatus) samt stycke 5 i punkt 4.2.10.4.2 (Röckkontroll) och punkt 4.2.13 (Krav på gränssnitt mot fordonsbaserad automatiserad tågdrift) ska ändras på följande sätt:

- ”signalling system” (signalsystem) ska ersättas med ”control-command and signalling subsystem” (delsystemet Trafikstyrning och signalering).
 - ”See point 4.3.4” (se punkt 4.3.4) ska utgå.
- (g) I punkt 4.2.4.6.1 (Gränsvärde för adhesionsprofil mellan hjul och räl) ska formuleringen ”Note to points (1) – (4)” (anmärkningar till punkterna 1–4) utgå.
- (h) I punkt 4.2.4.7 (Dynamisk broms – Bromssystem kopplade till traktionssystem) ska tredje stycket ersättas med ”For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.” (För eldrivna enheter gäller att, om tillgänglighet ombord på enheten av spänning levererad från extern strömförsörjning är ett villkor för tillsättning av den dynamiska bromsen, ska säkerhetsanalysen täcka in fel som leder till frånvaro ombord av sådan spänning).
- (i) I punkt 4.2.7.1.4 (Belysningsreglage), stycke 3, ska ”a flashing/blinking mode” (ett blixtrande/blinkande läge) ersättas med ”an automatic flashing/blinking mode” (ett automatiskt blixtrande/blinkande läge).
- (j) I punkt 4.2.9.6 (Färdskrivare), stycke 1, ska fjärde stycket ersättas med ”Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded” (Ytterligare data avseende den fordonsbaserade delen av delsystemet Trafikstyrning och signalering kan behöva registreras).
- (k) I punkt 4.2.12.2 (Allmän dokumentation) ska stycke 24 ändras på följande sätt:
- I första strecksatsen ska ”signalling equipment” (signalutrustning) ersättas med ”control-command and signalling subsystem” (delsystemet Trafikstyrning och signalering).
 - Andra strecksatsen ska ersättas med ”conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)” (villkor för installation av den fordonsbaserade delen av delsystemet Trafikstyrning och signalering (t.ex. mekanisk, elektrisk etc.)).
- (l) I punkt 6.2.6 (Bedömning av begärd dokumentation om drift och underhåll), stycke 1, ska ”and assessing entity” (den enhet som utför bedömningen) utgå, som en anpassning till innebörden i 2023 års TSD-paket.
- (m) I punkt 7.3.2 ska alla specialfall för Förenade kungariket som avser Nordirland utgå.
- (2) Att rösta för kommitténs förslag till ändringar av UTP PRM för tillgängligheten till järnvägssystemet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-25004 UTP PRM.
- (3) Att rösta för kommitténs förslag till ändringar av UTP Marking för fordonsmärkning, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-25005 UTP Marking.

- (4) Att rösta för kommitténs förslag till ändringar av UTP INF för delsystemet Infrastruktur, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-25006 UTP INF.
- (5) Att rösta för kommitténs förslag till uppdatering av hänvisningarna till de tekniska dokument som hör till TSD Telematikapplikationer för godstrafik och som förtecknas i bihang I till UTP TAF, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-25007 UTP TAF, med förbehåll för följande ändring:

- I tabellen i bihang I ska rad 6 ersättas med följande:

6	ERA-TD-105	TSD TAF – Bilaga D.2: Bihang F – TSD TAF data och meddelandemodell	3.5.1.	15.12.2024
---	------------	---	--------	------------

- (6) Att rösta för kommitténs förslag till uppdatering av handboken för genomförande och tillämpning av de enhetliga APTU- och ATMF-reglerna, enligt vad som anges i kommitténs arbetsdokument TECH-25011 Handbook, med förbehåll för följande ändringar:

- Punkt 5.3.3 – specialfall
- I första strecksatsen ska "A specific case is primarily used" (ett specialfall används främst) ersättas med "A specific case should be used" (ett specialfall bör användas).
 - I första strecksatsen ska "deviation from a requirement in the UTP" (avvikelse från ett krav i UTP-föreskrifterna) kompletteras med "due to technical constraints affecting compatibility with the existing system." (på grund av tekniska begränsningar som påverkar kompatibiliteten med det befintliga systemet).
 - I första strecksatsen ska "and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs" (och nationella tekniska krav används främst för att definiera krav utöver UTP-föreskrifterna) ersättas med ". A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs" (Ett nationellt tekniskt krav bör användas för att definiera ett krav som är ett annat än de krav som fastställs i UTP-föreskrifterna).
 - I femte strecksatsen ska "the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose" (specialfallet kan hänvisa till ett nationellt tekniskt krav för detta ändamål) ersättas med "the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method" (specialfallet i UTP-föreskriften kan i stället hänvisa till ett specifikt nationellt tekniskt krav som definierar motsvarande bedömningsmetod).
- Punkt 5.4 – nationella tekniska krav
- I fjärde stycket ska "In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case" (I vissa fall kan det nationella tekniska kravet överföras till UTP-föreskriften, helt eller

delvis, i form av ett specialfall) ersättas med ”In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case”(Om ett nationellt tekniskt krav helt eller delvis omfattas av räckvidden för ett krav som fastställs i UTP-föreskriften bör det överföras till UTP-föreskriften i form av ett specialfall).

- Punkt 10.3 – Förhållande till EU-rätten
 - I andra stycket ska ”whether an ECM” (om en ECM) ersättas med ”whether their ECM” (om deras ECM).
 - I fjärde stycket ska första strecksatsen, ”should be accepted” (bör godtas) ersättas med ”should be accepted in international traffic” (bör godtas i internationell trafik).
 - I fjärde stycket ska andra strecksatsen, ”For the purpose of providing ECM services,” (i syfte att tillhandahålla ECM-tjänster) ersättas med ”For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,” (i syfte att tillhandahålla ECM-tjänster på en avtalsslutande stats territorium” och ”Contracting States” (avtalsslutande stater) ska ersättas med ”that Contracting State” (den avtalsslutande staten).
- (7) 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 träder i kraft den 16 juni 2025.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*