



Bruxelles, den 31.3.2023
COM(2023) 179 final

2023/0091 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 15. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF), for så vidt angår ændringerne af de fælles tekniske forskrifter vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed og vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering, ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden og ajourføring af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP TAF

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Den 15. samling i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) afholdes i Bern den 13.-14. juni 2023. Dagsordenen for mødet omfatter:

- et forslag til revision af de fælles tekniske forskrifter (UTP) vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed
- et forslag til ændring af UTP vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering
- et forslag til ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden
- et forslag til ajourføring af de henvisninger til de tekniske dokumenter i TSI'en om telematik for godstrafikken (TAF TSI), der er anført i tillæg I til UTP TAF.

OTIF udvikler fælles retlige ordninger for international jernbanetransport på tre vigtige aktivitetsområder: teknisk interoperabilitet, farligt gods og jernbaneaftaleret.

De ovennævnte afgørelser, der skal vedtages af det tekniske ekspertudvalg, er retsakter, der har retsvirkninger, og den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, skal fastlægges ved en rådsafgørelse på grundlag af artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)

Konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("COTIF"), er en international aftale, hvor både Unionen og 25 medlemsstater¹ er kontraherende parter.

Rådet vedtog den 16. juni 2011 Rådets afgørelse 2013/103/EU om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og OTIF om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("tiltrædelsesaftalen mellem EU og COTIF").

Aftalen trådte i kraft den 1. juli 2011.

I henhold til artikel 2, § 1, i COTIF har OTIF til formål at tilgodese, forbedre og fremme international jernbanetrafik på alle områder, især ved at etablere en fælles retsordning på forskellige retlige områder vedrørende international jernbanetransport. COTIF regulerer også organisationens drift, dens målsætninger, beføjelser, forholdet til de kontraherende stater og dens generelle aktiviteter.

COTIF vedrører derfor jernbanelovgivning inden for en række forskellige juridiske og tekniske jernbaneanliggender, der er opdelt i to dele, nemlig selve konventionen, i henhold til hvilken driften af OTIF reguleres, og de otte bilag, der indeholder fælles regler på jernbaneområdet:

- Bilag A — Kontrakt om international befordring af passagerer med jernbane (**CIV**)
- Bilag B — Kontrakt om international befordring af gods med jernbane (**CIM**)
- Bilag C — International befordring af farligt gods med jernbane (**RID**)

¹ Det er kun Cypern og Malta, der ikke er kontraherende parter.

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

Baseret på tillæg F og G til COTIF findes der 12 UTP'er for teknisk interoperabilitet. UTP'erne inden for rammerne af COTIF har samme formål som EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) for adgang til international trafik som fastsat i kapitel II i direktiv (EU) 2016/797.

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

2.2. Det tekniske ekspertudvalg under OTIF

Det tekniske ekspertudvalg er nedsat ved artikel 13, § 1, litra f), i COTIF. Det består af de OTIF-medlemsstater, der anvender tillæg F og G (APTU og ATMF) til COTIF.

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

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

Det tekniske ekspertudvalg har en stående arbejdsgruppe (WG TECH), der er ansvarlig for forberedelsen af førstnævntes beslutninger.

I henhold til COTIF's artikel 20, § 1, litra b), og i overensstemmelse med artikel 6 i konventionens tillæg F (APTU) har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre UTP'erne. I henhold til artikel 16, stk. 10, i COTIF har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at foreslå en revision af sin forretningsorden.

2.3. Det tekniske ekspertudvalgs vedtagelse af retsakter

I henhold til artikel 6 i APTU beslutter det tekniske ekspertudvalg, om der skal vedtages en fælles teknisk forskrift eller en bestemmelse, der ændrer den, i overensstemmelse med proceduren i konventionens artikel 16, artikel 20 og artikel 33, § 6. Fælles tekniske forskrifters vedtagelsesproces kan vare ca. halvandet år.

2.4. De retsakter, der skal vedtages af det tekniske ekspertudvalg på samlingen den 13. og 14. juni 2023

2.4.1. Revision af UTP vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed (UTP GEN-E)

I UTP GEN-E beskrives vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed. Den nugældende udgave trådte i kraft den 1. december 2011. Den er baseret på bilag VIII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet².

Den fuldstændige revision af UTP GEN-E, som det tekniske ekspertudvalg har foreslået, skyldes udviklingen på en række områder, der har fundet sted, siden de trådte i kraft.

For det første er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF blevet erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797³. Det seneste direktiv indeholder mere detaljerede bestemmelser om vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed end det tidligere direktiv.

Den foreslåede fuldstændige revision af UTP GEN-E har til formål at:

- strukturere bestemmelserne på en klarere måde
- præcisere deres anvendelsesområde, navnlig i forbindelse med EU-retten
- tilpasse bestemmelserne til de seneste gældende bestemmelser i EU.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for revisionen af OTIF's foreslåede ændring af UTP GEN-E.

2.4.2. Ændring af UTP vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering (UTP GEN-G)

I UTP GEN-G fastlægges en harmoniseret procedure til styring af risici i forbindelse med væsentlige ændringer af jernbanesystemet eller, hvis UTP kræver det, strukturelt definerede delsystemer. UTP GEN-G regulerer også de krav, der gælder for de uafhængige organer, som vurderer de fælles sikkerhedsmetoder. De svarer i øjeblikket til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1136⁴.

Ved den foreslåede revision udvides anvendelsesområdet for UTP GEN-G, så det kommer til at omfatte risikoevaluering og -vurdering i forbindelse med sikkerhedsledelsessystemet (SMS) inden for rammerne af EST UR.

Forslaget ændrer ikke bestemmelserne om risikoevaluering og godkendelse af anmodninger, der er omfattet af APTU og ATMF UR. Disse anmodninger vedrører primært vurderingen af nye produkter såsom rullende materiel, vedligeholdelse af køretøjer eller ændringer af projektering, opbygning eller vedligeholdelse af produkter, forudsat at disse anmodninger falder ind under anvendelsesområdet for APTU og ATMF UR.

Med ændringerne vil der blive tilføjet anmodninger, der falder inden for anvendelsesområdet for EST UR. Disse anmodninger vedrører hovedsagelig operationelle og organisatoriske

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1136 af 13. juli 2015 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering (EUT L 185 af 14.7.2015, s. 6).

ændringer, herunder ændringer af sikkerhedsledelsessystemet, forudsat at de falder ind under anvendelsesområdet for EST UR.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's foreslåede ændring af UTP GEN-G.

2.4.3. *Ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden*

I henhold til COTIF's artikel 16, § 10, skal det tekniske ekspertudvalg fastsætte sin forretningsorden. Forretningsordenen har til formål at sikre, at drøftelserne finder sted på en ordentlig måde, og at alle deltageres rettigheder og forpligtelser fremgår klart.

Den foreslåede ændring af forretningsordenen har til formål at:

- tage hensyn til den praksis, der har været gældende siden covid-19-pandemien, og navnlig det forhold, at hybridmøder er blevet normen
- tage hensyn til en henstilling vedtaget af OTIF's ad hoc-udvalg om retlige anliggender og internationalt samarbejde den 5. april 2022 vedrørende inddragelse af interessenter i OTIF's arbejde
- afspejle det tekniske ekspertudvalgs nye praksis med at udstede en liste over afgørelser kort efter mødet
- afspejle den afgørelse, som det tekniske ekspertudvalg traf på sin 14. samling, hvorefter kontraherende stater og regionale organisationer bør udpege kontaktpunkter.

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's forslag til ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden.

2.4.4. *Ajournføre henvisningerne til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP vedrørende trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF)*

UTP TAF, der har været i kraft siden 1.12.2017, fastsætter krav med hensyn til kommunikationsprocessen mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, databaser, der er beregnet til at spore tog- og vognbevægelser, og oplysninger, der skal leveres til fragtkunder. Kravene svarer til Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 af 11. december 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union⁵ (TAF TSI). Forordningen blev ændret den 26. marts 2021 ved forordning (EU) 2021/541⁶.

I UTP TAF henvises der til tekniske dokumenter i TSI TAF⁷, som offentliggøres og ajournføres regelmæssigt på webstedet for Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA). En sådan henvisning blev medtaget i UTP'en, således at IT-bestemmelserne er nedfældet i COTIF, men forvaltes af ERA. Eftersom en ændring af disse henvisninger formelt udgør en ændring af UTP TAF, skal det tekniske ekspertudvalg træffe beslutning herom i henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og artikel 6 og 8a i APTU.

Som følge heraf er det nødvendigt at ændre de tekniske dokumenter, der henvises til i tillæg I til UTP TAF, for at korrigere fejl, tage hensyn til feedback, følge med den tekniske udvikling og opretholde ækvivalensen med de specifikationer, der anvendes i EU.

⁵ Den Europæiske Unions Tidende: EUT L 356 af 12.12.2014, s. 438.

⁶ Den Europæiske Unions Tidende: EUT L 108 af 29.3.2021, s. 19.

⁷ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/778 af 16. maj 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår ændringsstyring (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 356).

Konklusion: Den Europæiske Union kan stemme for OTIF's forslag om at ajourføre henvisningerne til de tekniske dokumenter i TSI TAF.

2.5. Unionens kompetence og stemmeret

I artikel 6 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), godkendt ved Rådets afgørelse af 16. juni 2011, fastsættes følgende:

"1. Når det drejer sig om beslutninger inden for områder, der henhører under Unionens enekompetence, udøver Den Europæiske Union de stemmerettigheder, der tilkommer dens medlemsstater i henhold til konventionen.

2. Når det drejer sig om beslutninger inden for områder, hvor Unionen har delt kompetence med sine medlemsstater, stemmer enten Unionen eller dens medlemsstater.

3. Med forbehold af artikel 26, stk. 7, i konventionen råder Unionen over samme antal stemmer som de af dens medlemsstater, som også er parter i konventionen. Når Unionen stemmer, stemmer dens medlemsstater ikke."

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

Formålet med de foreslåede afgørelser er at:

- tilpasse UTP vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797⁸
- tilpasse UTP vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og om ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009 i forbindelse med sikkerhedsledelsessystemer
- ajourføre det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden
- tilpasse henvisningerne til de tekniske dokumenter i TSI TAF, der er anført i tillæg I til UTP TAF⁹.

Vedtagelsen af disse afgørelser vil klart berøre EU-reglerne.

Unionen, repræsenteret ved Kommissionen, udøver de stemmerettigheder, der er knyttet til vedtagelsen af disse afgørelser.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

Af ovennævnte grunde bør Unionen stemme for forslagene.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

⁹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/778 af 16. maj 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår ændringsstyring (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 356).

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

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

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i konventionen¹⁰.

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, som gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver".¹¹

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Det tekniske ekspertudvalg er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig COTIF, navnlig artikel 13, § 1, litra c) og f).

De retsakter, som det tekniske ekspertudvalg skal vedtage på den 15. samling, er retsakter, der har retsvirkninger.

De påtænkte retsakter ændrer den retlige ramme for OTIF. Da Unionen er fuldgældig kontraherende part i COTIF, vil de påtænkte retsakter være bindende for Unionen i henhold til folkeretten i overensstemmelse med tiltrædelsesaftalen mellem EU og COTIF.

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

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører international jernbanetransport.

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

4.3. Konklusion

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

¹⁰ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

¹¹ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 15. møde i det tekniske ekspertudvalg under Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF), for så vidt angår ændringerne af de fælles tekniske forskrifter vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed og vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering, ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden og ajourføring af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP TAF

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

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

- (1) Unionen tiltrådte konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("COTIF") i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2013/103/EU¹² og aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om Den Europæiske Unions tiltrædelse af COTIF-konventionen ("aftalen").
- (2) OTIF's tekniske ekspertudvalg er nedsat i henhold til artikel 13, § 1, litra f), i COTIF.
- (3) I henhold til artikel 20, § 1, litra b), i COTIF og i overensstemmelse med artikel 6 i de fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske forskrifter til brug for jernbanemateriel, der skal anvendes i international trafik (APTU) — tillæg F til COTIF — har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at vedtage eller ændre bl.a. de fælles tekniske forskrifter (UTP) vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed (UTP GEN-E), vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering (UTP GEN-G) og vedrørende trafiktelematik for godstrafikken (UTP TAF).
- (4) I henhold til artikel 16, stk. 10, i COTIF har det tekniske ekspertudvalg kompetence til at foreslå en revision af sin forretningsorden.
- (5) Det tekniske ekspertudvalg har på dagsordenen for den 15. samling, der finder sted den 13. og 14. juni 2023, medtaget et forslag til afgørelser om en fuldstændig revision af UTP GEN-E vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed, ændring af UTP GEN-G vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering, ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden og ajourføring

¹² Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1).

af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP TAF.

- (6) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i det tekniske ekspertudvalg, da de foreslåede afgørelser får bindende virkning for Unionen.
- (7) Formålet med disse afgørelser er at tilpasse UTP GEN-E vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797¹³, at revidere UTP GEN-G vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering, at ændre det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden og at tilpasse UTP TAF til EU-reglerne, nærmere bestemt Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/5419¹⁴.
- (8) De påtænkte OTIF-afgørelser er i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske mål, da de bidrager til tilpasningen af OTIF-lovgivningen til de tilsvarende bestemmelser i EU-retten og bør derfor støttes af Unionen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 15. samling i det tekniske ekspertudvalg, der er nedsat i henhold til konventionen om internationale jernbanebefordringer den 9. maj 1980 om ændringerne af UTP GEN-E vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed og UTP GEN-G vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering, om ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden og om ajourføringen af henvisningerne til de tekniske dokumenter i TAF TSI, der er anført i tillæg I til UTP TAF, er følgende:

- (1) der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede revision af UTP GEN-E vedrørende vurderingsenhedernes kvalifikationer og uafhængighed, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-23005 UTP GEN-E
- (2) der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ændringer af UTP GEN-G vedrørende en fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-23006 UTP GEN-G
- (3) der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs foreslåede ændring af det tekniske ekspertudvalgs forretningsorden, jf. det tekniske ekspertudvalgs arbejdsdokument TECH-23002 CTE
- (4) der skal stemmes for det tekniske ekspertudvalgs forslag om at ajourføre de henvisninger til de tekniske dokumenter i TAF TSI, som er anført i tillæg I til UTP TAF, jf. arbejdsdokumentet TECH-21009-CTE UTP TAF-afgørelse.

Artikel 2

Efter vedtagelsen offentliggøres det tekniske ekspertudvalgs afgørelser i *Den Europæiske Unions Tidende* med angivelse af datoen for deres ikrafttræden.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

¹⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/541 af 26. marts 2021 om ændring af forordning (EU) nr. 1305/2014 for så vidt angår forenkling og forbedring af databeregning og -udveksling og ajourføringen af proceduren for ændringshåndtering (EUT L 108 af 29.3.2021, s. 19).

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne
Formand