



Bruxelles, den 12.10.2018
COM(2018) 684 final

2018/0352 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i den skriftlige procedure, der skal igangsættes af det tekniske ekspertudvalg ved Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) til vedtagelse af ændringer af de ensartede tekniske forskrifter UTP GEN-B og UTP TAF

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

På deres 11. møde, der fandt sted i Bern den 12. - 13. juni 2018, besluttede det tekniske ekspertudvalg ("CTE") fra Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer at indføre, gennem skriftlige procedurer, visse ændringer af de ensartede tekniske forskrifter (UTP'er): UTP GEN-B vedrørende definitionen af delsystemer og UTP TAF på telematikapplikationer for godstjeneste.

OTIF's UTP'er er et sæt tekniske specifikationer, der følger af principperne, målsætningerne og procedurerne i COTIF for konstruktion og drift af jernbanemateriel med det overordnede mål at opnå maksimal interoperabilitet. På denne måde svarer UTP'erne i OTIF til EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er).

UTP GEN B definerer delsystemerne i jernbanesystemet inden for rammerne af APTU og ATMF. Tillæg F og G til konventionen. Det svarer til de tilsvarende EU-bestemmelser i bilag II til direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om jernbanesystemets interoperabilitet i Den Europæiske Union¹.

UTP TAF fastsætter grundlæggende og supplerende krav med hensyn til kommunikationsprocessen mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, databaser beregnet til at spore tog- og vognbevægelser og oplysninger, der skal leveres til fragtkunder, uden hvilke TAF-delsystemet ikke kan fungere. Det svarer til TAF TSI².

Det nuværende forslag, der skal igangsættes ved skriftlig procedure om ændring af ovennævnte UTP'er, kræver en rådsbeslutning, til at fastlægge den holdning, der skal indtages på vegne af Unionen. De foreslåede ændringer er følgende:

- Ændringer til UTP GEN-B's punkt 2.1, 2.2 og 2.3, som angivet i bilaget til denne beslutning og i CTE-arbejdsdokumentet TECH-18010-CTE11-5³
- Opdatering af TAF UTP for at inkludere den reviderede liste over tekniske dokumenter (tillæg I) til TAF TSI

med det overordnede mål at sikre ækvivalens mellem TSI'er og UTP'er.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)

OTIF er etableret ved COTIF-konventionen. I henhold til artikel 2, stk. 1, i COTIF er målet at fremme, forbedre og lette international jernbanetrafik, navnlig ved at indføre systemer for ensartet lovgivning inden for forskellige lovområder vedrørende international jernbanebefordring. COTIF regulerer også organisationens drift, dennes målsætninger, beføjelser, forholdet til de kontraherende stater og dens generelle aktiviteter.

¹ 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.

² 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 Union, EUT L356, 12.12.2014. S. 438.

³ <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea2-Working-Documents/2018/TECH-18010-CTE11-5-e-UTP-GEN-B-amendments.pdf>

COTIF behandler derfor jernbanelovgivning ved en række forskellige juridiske og tekniske jernbanesager, der er opdelt i to dele: Konventionen selv, som regulerer driften af OTIF og de otte tillæg (herunder et nyt tillæg H, der skal vedtages under den kommende 13. generalforsamling for OTIF), der etablerer ensartet jernbanelovgivning.

- Tillæg A – Kontrakt om international befordring af passagerer med jernbane (**CIV**)
- Tillæg B – Kontrakt om international befordring af gods med jernbane (**CIM**)
- Tillæg C – International befordring af farligt gods med jernbane (**RID**)
- Tillæg D – Kontrakt om anvendelse af vogne i international jernbanetrafik (**CUV**)
- Tillæg E – Kontrakt om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik (**CUI**)
- Tillæg F – Fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske beskrivelser til brug for jernbanemateriel der agtes anvendt til international trafik (**APTU UR**)
- Tillæg G – Fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der agtes anvendt til international 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.

COTIF gælder for 46 stater, herunder 26 EU-medlemsstater (alle undtagen Malta og Cypern).

2.2. Aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF)

Den 16. juni 2011 vedtog Rådet Rådets afgørelse 2013/103/EU⁴ 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. Aftalen trådte i kraft den 1. juli 2011.

Unionen er part i aftalen ligesom samtlige medlemsstater undtagen Cypern og Malta. I Rådets afgørelse 2013/103/EU er det præciseret, at Kommissionen repræsenterer Unionen på møder i OTIF. Afgørelsen indeholder også en erklæring fra Den Europæiske Union om udøvelsen af kompetence (bilag I) og giver mulighed for interne ordninger for Rådet, medlemsstaterne og Kommissionen i procedurer under OTIF (bilag III).

2.3. OTIF's tekniske ekspertudvalg

CTE er et organ under OTIF, der er oprettet ved artikel 8 i COTIF. Det består af de OTIF-medlemsstater, der anvender tillæg F og G (APTU, ATMF) til COTIF.

CTE har kompetence inden for interoperabilitet og teknisk harmonisering inden for jernbaneområdet og tekniske godkendelsesprocedurer. De udvikler APTU- og ATMF-tillæggene og deres ensartede regler, som gælder for jernbanemateriel beregnet til brug i international trafik, der især vedrører:

⁴ 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).

- vedtagelsen af tekniske forskrifter for køretøjer og infrastruktur og validering af standarder,
- procedurer vedrørende vurdering af køretøjers overensstemmelse,
- forskrifter for vedligeholdelse af køretøjer,
- ansvar for togsammensætning og sikker udnyttelse af køretøjer,
- bestemmelser om risikovurdering og vurdering,
- specifikationer for registre.

CTE har i øjeblikket en stående arbejdsgruppe (WG TECH), der er ansvarlig for udarbejdelsen af den tidligere beslutninger.

2.4. Vedtagelsen af retsakter vedtaget ved skriftlig procedure i CTE

Den sædvanlige vedtagelsesproces for UTP er foreskrevet i artikel 6 og 8 i APTU og kan tage omkring et halvt år. CTE kan også vedtage ændringer til UTP'er gennem skriftlig procedure i overensstemmelse med artikel 21, stk. 3 af CTE's forretningsorden⁵, som er hurtigere og kan tage 6 måneder. På CTE's 11. møde blev der i overensstemmelse med artikel 21, stk. 3, i CTE's forretningsorden aftalt, at medlemmerne på forslag af formandskabet får ændringerne vedtaget ved skriftlig procedure.

I overensstemmelse med artikel 21, stk. 3, i sin forretningsorden træffer udvalget en skriftlig afgørelse i overensstemmelse med følgende regler:

- alle medlemmer af Det Tekniske Udvalg underrettes skriftligt om emnet og begrundelsen for en sådan afstemning,
- uafhængige spørgsmål skal sættes til afstemning hver for sig,
- medlemmerne opfordres til at sende OTIF's generalsekretær deres skriftlige stemmer inden for en bestemt frist (dato og klokkeslæt), som skal give dem ikke mindre end enogtyve kalenderdage,
- modtagelse af hver stemme skal bekræftes skriftligt af OTIF's generalsekretær,
- alle svar modtaget inden fristen registreres,
- Det beslutningsdygtige antal medlemmer skal være det samme som for et møde i CTE. Hvis antallet af modtagne besvarelser inden fristens udløb ikke opnår det nødvendige quorum, anses forslaget for forkastet. Det kan dog genoptages på det næste møde i det tekniske udvalg.
- hvis mindst tre udvalgsmedlemmer anmoder om, at de foreslåede foranstaltninger undersøges på et udvalgs møde, afsluttes den skriftlige procedure uden resultat, et nyt udvalgs møde indkaldes så hurtigt som muligt og
- alle medlemmer underrettes om resultatet af afstemningsproceduren.

2.5. CTE's planlagte handlinger vedtages ved skriftlig procedure

CTE tog følgende ændringer op til afgørelse, til vedtagelse ved skriftlig procedure, ved sit 11. møde:

- Ændringer af punkt 2.1, 2.2 og 2.3 af UTP GEN-B vedrørende delsystemer.

⁵ http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/02_organe/06_fachaus_tech/RI-CTE_11_02_2009_e.pdf

- Opdatering af UTP TAF i overensstemmelse med den reviderede version af TAF TSI.

De foreslåede ændringer til UTP GEN-B følger anmodningen fra CTE 10, at UTP GEN-B punkt 2.1 ændres til at omfatte broer foruden spor og punkter, som allerede var inddraget. Begrundelsen var, at hvis grænsefladerne mellem broer og køretøjer ikke styres korrekt, kan det føre til skadelige vibrationer.

Baseret på CTE 10's anmodning diskuterede WG TECH dette problem og vedtog, at punkt 2.1 af UTP GEN-B kunne ændres mere generisk ved at hævde, at COTIF indbefatter infrastruktur i det omfang, det vedrører grænseflader med køretøjerne, uden at komme nærmere ind på detaljerne. Dette generelle princip gælder også andre delsystemer vedrørende faste anlæg, dvs. energi og styringskontrol og signalering på banen.

Efter en sådan ændring vil det tekniske ekspertudvalg være kompetent til at beslutte for hver (fremtidig) UTP vedrørende infrastruktur, energi eller styringskontrol og signalering, præcis hvilke grænseflader der skal dækkes.

Dette er i overensstemmelse med OTIF-strategidokumentet om udvikling af bestemmelser vedrørende infrastruktur, der blev drøftet under CTE 11 (dokument "TECH-18012-CTE11-6.2«), og baseret på hvilket CTE gav WG TECH mandat til at udarbejde forslag til passende og gennemførlige bestemmelser vedrørende infrastruktur.

Den foreslåede opdatering af UTP TAF følger den nylige revision af TAF TSI, der ajourfører strukturen i TAF TSI-meddelelserne, data- og meddelelsesmodellen, WIMO (Wagon og Intermodal Unit Operating Database) og vedtagelse af en IT-standard for kommunikationslaget af den ensartet grænseflade. Disse ændringer er blevet foretaget for at få bugt med den hidtidige proprietære logik og gøre det muligt at indføre dette redskab på en hurtig og billig måde til gavn for TAF TSI's brugere. Referencefilerne er blevet revideret i overensstemmelse hermed, hvoraf resultatet var en opdatering af TAF TSI-listen over tekniske dokumenter (tillæg I). Dette kræver en opdatering af en tilsvarende liste i UTP TAF.

De påtænkte handlinger vil være juridisk bindende for OTIF-medlemsstaterne og de regionale organisationer for økonomisk integration, der har tiltrådt COTIF, navnlig EU. Formålet med de påtænkte handlinger er at tilpasse COTIF UTP (Uniform Technical Prescriptions) yderligere med EU's tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er).

2.6. Unionens kompetence og stemmeret

I henhold til artikel 6 i EU-OTIF-aftalen gælder 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 konventionens artikel 26, § 7, råder Unionen over samme antal stemmer som de af dens medlemsstater, som også er parter i konventionen. Når Unionen stemmer, stemmer dens medlemsstater ikke."

Som fastsat i bilag I til Rådets afgørelse 2013/103/EU, i jernbanesektoren deler Den Europæiske Union kompetence med medlemsstaterne i henhold til artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

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 disse eksisterende EU-regler eller ændre deres rækkevidde. EU-reglerne bliver tydeligt påvirket af vedtagelsen af disse ændringer, da formålet med foranstaltningen er at tilpasse COTIF UTP'er med EU-bestemmelserne i bilag II til direktiv (EU) 2016/797 og med TAF TSI.

Derfor udøver Unionen, repræsenteret ved Kommissionen, stemmeret i det foreliggende tilfælde.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

Unionen bør af alle ovennævnte grunde stemme positivt i den skriftlige procedure.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

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

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i den pågældende konvention⁶.

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*"⁷.

4.1.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

De retsakter, som CTE skal vedtage, udgør retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte handlinger har juridiske virkninger, fordi de ændrer OTIF's retlige rammer ved at tilpasse COTIF-UTP'erne til EU's TSI'er vedrørende delsystemer.

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

4.2. Konklusion

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

5. OFFENTLIGGØRELSE AF DEN PÅTÆNKTE RETSAKT

Da CTE's retsakt vil ændre UTP GEN-B baseret på tillæg F til COTIF, er det hensigtsmæssigt at offentliggøre det i *Den Europæiske Unions Tidende* efter vedtagelsen.

⁶ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

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

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i den skriftlige procedure, der skal igangsættes af det tekniske ekspertudvalg ved Den Mellestatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) til vedtagelse af ændringer af de ensartede tekniske forskrifter UTP GEN-B og 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 er tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (i det følgende benævnt "COTIF") i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2013/103/EU⁸.
- (2) Alle medlemsstater undtagen Cypern og Malta anvender COTIF.
- (3) I henhold til COTIF's artikel 8 blev det tekniske ekspertudvalg ("CTE") nedsat af Den Mellestatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF). I overensstemmelse med artikel 20, stk. 1, litra b), i COTIF og artikel 6 og 8a i tillæg F (APTU) er CTE kompetent til at træffe beslutninger om vedtagelse af ensartede tekniske forskrifter ("UTP'er") eller en bestemmelse om ændring af en UTP baseret på tillæg F (APTU) og tillæg G (ATMF) til COTIF Konventionen.
- (4) Efter sit 11. møde, der fandt sted den 12. og 13. juni 2018, besluttede CTE ved skriftlig forhandling at vedtage ændringer af punkt 2.1, 2.2 og 2.3 i UTP'erne vedrørende delsystemer (UTP GEN-B) for at indbefatte niveauovergange og andre tekniske strukturer, såsom broer, som led i definitionen af infrastrukturundersystemer, som angivet i bilaget til denne afgørelse.
- (5) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på EU's vegne i CTE, da ændringerne i punkt 2.1, 2.2 og 2.3 til UTP GEN-B baseret på tillæg F (APTU) til COTIF-konventionen vil være bindende for Unionen.
- (6) Formålet med disse ændringer er at tilpasse definitionen af delsystemer i COTIF UTP GEN B til Unionens bilag II til direktiv (EU) 2016/797⁹ ved at indføre niveauovergange og andre tekniske strukturer, såsom broer, som led i definitionen af infrastrukturundersystem.

⁸ Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellestatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1).

⁹ 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).

- (7) De foreslåede ændringer er i overensstemmelse med Unionens lov og strategiske mål ved at bidrage til tilpasningen af OTIF-lovgivningen til Unionens tilsvarende bestemmelser og bør derfor støttes af Unionen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på vegne af Unionen i den skriftlige procedure, som skal igangsættes af det tekniske ekspertudvalg i konventionen om internationale jernbanebefordringer af den 9. maj 1980, om ændringsforslagene til punkt 2.1, 2.2 og 2.3 i de ensartede tekniske forskrifter UTP GEN B, skal være baseret på udkastet til retsakten fra OTIF's tekniske ekspertudvalg, der er vedlagt denne afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formanden*