

Brusel 4. června 2025
(OR. en)

9461/25

Interinstitucionální spis:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	4. června 2025
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 17. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), pokud jde o revizi jednotných technických předpisů týkajících se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (UTP LOC&PAS), přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM), označování vozidel (UTP Marking), subsystému „infrastruktura“ (UTP INF), subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ (UTP TAF) a aktualizace Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2025) 305 final.

Příloha: COM(2025) 305 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 17. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), pokud jde o revizi jednotných technických předpisů týkajících se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (UTP LOC&PAS), přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM), označování vozidel (UTP Marking), subsystému „infrastruktura“ (UTP INF), subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ (UTP TAF) a aktualizace Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

17. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) se uskuteční ve dnech 17. a 18. června 2025 v Bernu. Na programu zasedání jsou tyto návrhy k přijetí:

- revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (UTP LOC&PAS),
- revize jednotného technického předpisu týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM),
- revize jednotného technického předpisu týkajícího se označování vozidel (UTP Marking),
- revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „infrastruktura“ (UTP INF),
- úprava dodatku I (odkazy na technickou dokumentaci) jednotného technického předpisu pro subsystém Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF),
- aktualizace Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF.

Program zasedání a dokumenty související s návrhy k přijetí jsou k dispozici na internetových stránkách organizace OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

Organizace OTIF pracuje na vytvoření jednotných právních režimů pro mezinárodní železniční dopravu ve třech hlavních oblastech činnosti: technická interoperabilita, nebezpečné zboží a železniční smluvní právo.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1 Úmluva o mezinárodní železniční dopravě (COTIF)

Úmluva o mezinárodní železniční dopravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále též „úmluva COTIF“) je mezinárodní dohoda, jejímiž smluvními stranami je Unie a 25 členských států¹.

Dne 16. června 2011 přijala Rada rozhodnutí 2013/103/EU o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a organizací OTIF o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (též „dohoda o přistoupení EU-COTIF“)².

Dohoda vstoupila v platnost dne 1. července 2011.

¹ Smluvními stranami nejsou pouze Kypr a Malta.

² Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. 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)).

Podle čl. 2 odst. 1 úmluvy COTIF je cílem organizace OTIF všestranně podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu, zejména zavedením systémů jednotného práva v různých oblastech právních předpisů týkajících se mezinárodní železniční přepravy. Úmluva COTIF také upravuje fungování organizace, její cíle, kompetence, vztahy se smluvními státy a její činnosti obecně.

Úmluva COTIF se tudíž zabývá právními předpisy o železniční dopravě týkajícími se řady různých právních a technických železničních záležitostí, které se dělí do dvou částí: samotná úmluva, která upravuje provoz organizace OTIF, a osm přípojků, které stanoví jednotné železniční právo:

- Přípojek A – Smlouva o mezinárodní železniční dopravě osob (**CIV**)
- Přípojek B – Smlouva o mezinárodní železniční dopravě zboží (**CIM**)
- Přípojek C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (**RID**)
- Přípojek D – Smlouva o užívání vozů v mezinárodní železniční dopravě (**CUV**)
- Přípojek E – Smlouva o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční dopravě (**CUI**)
- Přípojek F – Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě (**APTU UR**)
- Přípojek G – Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě (**ATMF UR**)
- Přípojek H – Jednotné právní předpisy pro bezpečný provoz vlaků v mezinárodní dopravě (**EST UR**)

Na základě přípojků F a G úmluvy COTIF existuje 18 jednotných technických předpisů (UTP) pro technickou interoperabilitu. Z hlediska admise do provozu v mezinárodní dopravě mají jednotné technické předpisy v rámci úmluvy COTIF stejný účel jako technické specifikace EU pro interoperabilitu (TSI), jak jsou definovány v kapitole II směrnice (EU) 2016/797³.

Přípojky F a G uplatňuje 43 ze 50 států, které jsou stranami úmluvy COTIF, včetně již zmíněných 25 členských států EU.

Na základě přípojku H k úmluvě COTIF existují 4 přílohy týkající se společných bezpečnostních metod. Z hlediska admise do provozu v mezinárodní dopravě mají přílohy předpisů EST UR v rámci úmluvy COTIF stejný účel jako společné bezpečnostní metody (CSM) v rámci EU, jak jsou definovány v kapitole II směrnice (EU) 2016/798⁴.

Přípojek H vstoupí v platnost až po schválení dvěma třetinami států, které se účastní organizace OTIF.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepřacované znění) (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

2.2 Odborná komise organizace OTIF pro technické otázky

Odborná komise pro technické otázky byla zřízena čl. 13 odst. 1 písm. f) úmluvy COTIF. Sestává z členských států organizace OTIF, které uplatňují přípojky F a G (APTU, ATMF) úmluvy COTIF.

Odborná komise pro technické otázky má pravomoci ve věcech týkajících se interoperability a technické harmonizace v železničním odvětví a postupech technického schvalování. Vyvíjí přípojky APTU a ATMF a jejich jednotné právní předpisy, které se použijí na železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě, což se týká zejména:

- přijímání technických předpisů pro vozidla a infrastrukturu a prohlašování norem za závazné,
- postupů týkajících se posouzení shody vozidel,
- ustanovení týkajících se údržby vozidel,
- odpovědnosti za řazení vlaku a bezpečné používání vozidel,
- ustanovení týkajících se hodnocení a posuzování rizik,
- specifikací pro registry.

Odborná komise pro technické otázky má v současnosti stálou pracovní skupinu (WG TECH), která je odpovědná za přípravu rozhodnutí odborné komise.

Podle čl. 20 odst. 1 písm. b) úmluvy COTIF a v souladu s článkem 6 přípojku F (APTU) je v kompetenci Odborné komise pro technické otázky přijímat nebo pozměňovat jednotné technické předpisy.

V souladu s čl. 21 odst. 4 přípojku G (ATMF) má Odborná komise pro technické otázky pravomoc doporučit metody a praxi ohledně technické admise železničního materiálu používaného v mezinárodní dopravě.

2.3 Přijímání aktů Odbornou komisí pro technické otázky

Podle článku 6 APTU rozhodne Odborná komise pro technické otázky, zda přijmout jednotný technický předpis nebo ustanovení, které jej pozměňuje, v souladu s postupem stanoveným v člancích 16, 20 a čl. 33 odst. 6 úmluvy COTIF. Tato rozhodnutí vstoupí v platnost v souladu s čl. 35 odst. 3 a 4 úmluvy.

2.4 Plánované akty, které má Odborná komise pro technické otázky přijmout na zasedání ve dnech 17. a 18. června 2025

2.4.1 *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (UTP LOC&PAS)*

UTP LOC&PAS stanoví funkční a technické požadavky na admisi lokomotiv a kolejových vozidel pro přepravu osob do provozu v mezinárodní dopravě na územích všech smluvních států úmluvy COTIF v souladu s ATMF UR. Týká se požadavků na technický návrh a na výrobu a postupů ověřování.

Cílem tohoto návrhu je revidovat UTP LOC&PAS tak, aby byl nadále sladěn s právním vývojem v Evropské unii, a aktualizovat specifické případy a konkrétní prováděcí pravidla. Návrh dále objasňuje oblast působnosti UTP LOC&PAS a jeho použití na vozidla vhodná pro volný oběh a na zaměnitelná vozidla.

Navrhované úpravy zahrnují:

- vyjasnění týkající se oblasti působnosti a uplatňování UTP,
- aktualizaci odkazů na právní předpisy EU a normy,
- nová ustanovení týkající se rozhraní uvnitř vozidla mezi subsystémem „kolejová vozidla“ a palubní částí subsystému „řízení a zabezpečení“,
- změněná ustanovení týkající se vody vypouštěné z palubních hygienických zařízení nebo jejich prostřednictvím,
- změněná ustanovení týkající se maximálního proudu procházejícího každým sběračem při stání,
- nová ustanovení týkající se funkcí detekce a prevence vykolejení,
- změněná ustanovení týkající se záznamového zařízení vlaku,
- dodatečné požadavky týkající se dokumentace, která musí být poskytnuta s kolejovým vozidlem,
- dodatečná ustanovení týkající se admise do široké oblasti použití, která se vztahují na konkrétní typy vozů pro přepravu osob, a to zaměnitelná vozidla;
- aktualizaci prováděcích pravidel, zejména odstraněním lhůt platnosti (fáze A a B) pro vozidla a typy vozidel, které jsou v souladu s předchozí verzí jednotného technického předpisu,
- aktualizace specifických případů a konkrétních prováděcích pravidel pro smluvní státy, které nejsou členy EU,
- redakční úpravy s cílem uvést UTP do souladu s nejnovější praxí.

2.4.2 Revize jednotného technického předpisu týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM)

UTP PRM stanoví harmonizované požadavky na přístupnost vozidel pro přepravu osob používaných v mezinárodní dopravě v oblasti působnosti ATMF UR.

Cílem tohoto návrhu je revidovat UTP PRM tak, aby byl i nadále sladěn s právním vývojem v Evropské unii. Návrh dále vyjasňuje oblast působnosti UTP PRM, pokud jde o vozidla a další subsystémy. Uplatňování UTP PRM je obecně povinné pro nová kolejová vozidla pro přepravu osob přijatá do mezinárodní dopravy v souladu s ATMF UR. UTP PRM popisuje také volitelné parametry pro subsystémy infrastruktura, provoz a telematika.

Navrhované úpravy zahrnují:

- vyjasnění týkající se oblasti působnosti a uplatňování UTP,
- aktualizaci odkazů na právní předpisy EU a normy,
- změněná ustanovení týkající se zvukových signálů při otevírání a zavírání dveří pro cestující,
- změněná a dodatečná ustanovení týkající se dynamických informací o trati ve vlacích a na vlacích,
- aktualizaci prováděcích pravidel v souladu s prováděcími pravidly UTP LOC&PAS,
- redakční úpravy s cílem uvést UTP do souladu s nejnovější praxí.

2.4.3 *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se označování vozidel (UTP Marking)*

UTP Marking stanoví požadavky platné pro vozidla používaná ve smluvních státech COTIF, pokud jde o čísla vozidel a související písmenné značení na rámech jejich skříní.

Cílem tohoto návrhu revidovat UTP Marking je aktualizovat odkazy na ustanovení EU. Aby byla pravidla srozumitelnější, měly by být dále doplněny informace, které objasní význam evropského čísla vozidla (EVN) pro nákladní vozy. Zahrnuty jsou rovněž jazykové opravy a redakční změny.

2.4.4 *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „infrastruktura“ (UTP INF)*

UTP INF stanoví parametry železniční infrastruktury, které jsou relevantní z hlediska kompatibility s vozidly používanými v mezinárodní dopravě v oblasti působnosti jednotných právních předpisů ATMF, a konkrétní metody kontroly těchto parametrů.

Cílem tohoto návrhu je revidovat UTP INF tak, aby byl i nadále sladěn s právním vývojem v Evropské unii, a aktualizovat specifické případy a konkrétní prováděcí pravidla.

Navrhované úpravy zahrnují:

- vyjasnění týkající se oblasti působnosti a dobrovolného uplatňování UTP,
- aktualizaci odkazů na právní předpisy EU a normy,
- nová ustanovení týkající se kombinované dopravy,
- aktualizovaná ustanovení týkající se kategorií tratí,
- nová ustanovení týkající se maximálního kolísání tlaku v tunelech s provozní rychlostí 200 km/h nebo vyšší,
- změněná ustanovení týkající se dobrovolného uplatňování UTP na stávající infrastrukturu,
- aktualizace specifických případů a konkrétních prováděcích pravidel pro smluvní státy, které nejsou členy EU,
- redakční úpravy s cílem uvést UTP do souladu s nejnovější praxí.

2.4.5 *Úprava jednotného technického předpisu UTP Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF)*

UTP TAF stanoví požadavky na proces komunikace mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury, databáze určené ke sledování pohybu vlaků a vozů a informace, které mají být doručeny uživatelům nákladní dopravy.

Cílem tohoto návrhu je sladit odkazy na technické dokumenty TAF TSI agentury ERA uvedené v dodatku I UTP TAF.

Úpravy technických dokumentů uvedených v dodatku I UTP TAF jsou nezbytné pro opravu chyb, zohlednění zpětné vazby, udržení kroku s technickým pokrokem a zachování rovnocennosti se specifikacemi definovanými v technickém dokumentu ERA-TD-105: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model (TSI TAF – příloha D.2: dodatek F – Vzor údajů a zpráv TSI TAF).

2.4.6 Aktualizace Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF.

Příručka vyjmenovává požadavky na provádění a uplatňování přípojky F (APTU UR) a přípojky G (ATMF UR) úmluvy COTIF v mezinárodní železniční dopravě a popisuje různé role a povinnosti v souvislosti s prováděním a uplatňováním. Příručka má sloužit jako praktický referenční dokument pro členy OTIF a státy, které mají zájem o přistoupení k úmluvě COTIF, zejména pro orgány, subjekty a další zúčastněné strany v železničních odvětvích těchto států.

Příručka není podle úmluvy COTIF právně závazná, nicméně může mít právní účinky. Přijímá ji Odborná komise OTIF pro technické otázky zřízená úmluvou COTIF, která má pravomoc přijmout příručku a její úpravy, tj. doporučení v souladu s čl. 21 odst. 4 ATMF UR. Příručka (a tedy i její zamýšlená změna) tak může mít dopad na způsob, jak EU musí plnit své povinnosti podle úmluvy COTIF.

Aktualizace Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF je nezbytná, jelikož je v příručce nutno zohlednit zkušenosti smluvních států COTIF.

3.1 Pravomoc Unie a hlasovací práva

Podle článku 6 Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k úmluvě COTIF, jež byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 16. června 2011:

„1. Při rozhodování o otázkách, v nichž má Unie výlučnou pravomoc, uplatní Unie hlasovací práva svých členských států podle úmluvy.

2. Při rozhodování o otázkách, v nichž Unie sdílí pravomoc se svými členskými státy, hlasuje buď Unie, nebo její členské státy.

3. Podle čl. 26 odst. 7 úmluvy má Unie stejný počet hlasů, jako je počet jejích členských států, které jsou současně stranami úmluvy. Pokud se hlasování účastní Unie, její členské státy nehlasují.“

Podle čl. 3 odst. 2 Smlouvy o fungování EU má Unie výlučnou pravomoc, pokud jde o mezinárodní závazky, které mají být přijaty v souvislosti s úmluvou COTIF, včetně právních nástrojů přijatých na jejím základě, pokud takové závazky mohou ovlivnit stávající pravidla Unie nebo změnit jejich působnost.

Cílem navrhovaných rozhodnutí je:

- uvést UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF a UTP Marking do souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1694⁵ (dále jen „balíček TSI 2023“),
- uvést do souladu odkazy na technické dokumenty TAF TSI agentury ERA uvedené v dodatku I UTP TAF.

Tato rozhodnutí spadají do oblasti služeb železniční dopravy. Na oblast služeb železniční dopravy se z velké části vztahují pravidla Unie, která mohou být přijetím těchto rozhodnutí

⁵ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1694 ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění nařízení: (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1300/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1304/2014 a prováděcí nařízení (EU) 2019/777 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

ovlivněna nebo změněna. Hlasovací práva při přijímání těchto rozhodnutí proto vykonává Unie, zastoupená Komisí.

3.2 Navrhované závěry

Ze všech důvodů uvedených v bodech 2.4.1 až 2.4.6 by Unie měla hlasovat tak, jak je navrženo níže v bodech 3.2.1 až 3.2.6.

3.2.1 *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (UTP LOC&PAS)*

Evropská unie by měla hlasovat pro revizi UTP LOC&PAC TECH-25003 s výhradou přijetí níže uvedených změn. Pokud tyto změny nebudou přijaty, měla by Evropská unie hlasovat proti navrhované revizi UTP LOC&PAS.

- (a) V oddíle 1 (Introduction) přílohy druhém pododstavci by slovo „infrastructure“ mělo být nahrazeno slovem „network(s)“, aby se zohlednila skutečnost, že technická slučitelnost zahrnuje nejen infrastrukturu, ale také aspekty napájení a traťové signalizace;
- (b) v bodě 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) přílohy čtvrtém pododstavci by se měla vypustit slova „UTP WAG“, neboť tento jednotný technický předpis odkazuje pouze na subsystém „lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“, na který se UTP WAG nevztahuje;
- (c) v bodě 2.2.1 (Train formation) odst. 1 by kvůli souladu s bodem 0.1 odst. 4 měla být slova „OTIF technical admission“ nahrazena slovy „UTP verification procedure“;
- (d) body 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) a 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) by kvůli souladu s balíčkem TSI 2023 měly být vypuštěny;
- (e) v bodě 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) by kvůli plnému souladu s balíčkem TSI 2023 měl být název písmene d) nahrazen slovy „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;
- (f) v bodě 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) odst. 8, v bodě 4.2.4.3 (Type of brake system) odst. 3 a 4, v bodě 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) odst. 3, v bodě 4.2.4.4.2 (Service braking command) odst. 5, v bodě 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) odst. 4, v bodě 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) odst. 6, v bodě 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) odst. 9, v bodě 4.2.5.5.6 (Door opening) odst. 2, v bodě 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) odst. 8, v bodě 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) odst. 4, v bodě 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)) odst. 5 druhém pododstavci,
- (g) v bodě 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) odst. 5 a 6, v bodě 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) odst. 4, v bodech 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), v bodě 4.2.10.4.2 (Smoke Control) odst. 5, v bodě 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

- slova „signalling system“ by měla být nahrazena slovy „control-command and signalling subsystem“,
 - slova „See point 4.3.4“ by měla být vypuštěna, jelikož tento odkaz nesouvisí s obsahem bodu 4.2.3.4.2;
- (h) v bodě 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) by měla být vypuštěna slova „Note to points (1) – (4)“, neboť příslušný text je požadavek, nikoli poznámka;
- (i) v bodě 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) by třetí odstavec měl být nahrazen větou „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.“, aby byl plně v souladu s balíčkem TSI 2023;
- (j) v bodě 4.2.7.1.4 (Lamp controls) odst. 3 by slova „a flashing/blinking mode“ měla být nahrazena slovy „an automatic flashing/blinking mode“, aby byl v souladu s významem balíčku TSI 2023;
- (k) v bodě 4.2.9.6 (Recording device) odst. 1 by čtvrtá odrážka měla být nahrazena větou „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded.“, aby byla v souladu s významem balíčku TSI 2023;
- (l) v bodě 4.2.12.2 (General documentation) odst. 24:
- první odrážce by slova „signalling equipment“ měla být nahrazena slovy „control-command and signalling subsystem“,
 - druhá odrážka by měla být nahrazena slovy „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
- (m) v bodě 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) odst. 1 by měla být vypuštěna slova „and assessing entity“, aby byl v souladu s významem balíčku TSI z roku 2023;
- (n) v bodě 7.3.2 by měly být vypuštěny všechny specifické případy týkající se Spojeného království s ohledem na Severní Irsko, jak jsou definovány v TSI LOC&PAS.

3.2.2 *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM)*

Evropská unie by měla hlasovat pro revizi UTP PRM, jak ji navrhla organizace OTIF v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25004.

3.2.3 *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se označování vozidel (UTP Marking)*

Evropská unie by měla hlasovat pro revizi UTP Marking, jak ji navrhla organizace OTIF v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25005.

3.2.4 Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „infrastruktura“ (UTP INF)

Evropská unie by měla hlasovat pro revizi UTP INF, jak ji navrhla organizace OTIF v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25006.

3.2.5 Úprava jednotného technického předpisu UTP Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF)

Evropská unie by měla hlasovat pro úpravy UTP TAF, jak je navrhla organizace OTIF v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25007, s výhradou přijetí níže uvedené změny. Pokud tato změna nebude přijata, měla by Evropská unie hlasovat proti navrhované revizi UTP TAF.

- v tabulce v dodatku I by řádek č. 6 měl být nahrazen, aby jeho znění odkazovalo na aktualizovanou verzi technických dokumentů TAF TSI zveřejněných agenturou⁶, takto:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

3.2.6 Aktualizace Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF.

Evropská unie by měla hlasovat pro úpravy příručky, jak ji navrhla organizace OTIF v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25011, s výhradou přijetí níže uvedených změn. Pokud tyto změny nebudou přijaty, měla by Evropská unie hlasovat proti navrhované aktualizaci příručky.

Bod 5.3.3 – specific cases

- Specifický případ by měl být použit ke stanovení odchylky od požadavku v UTP z důvodu technických omezení ovlivňujících slučitelnost se stávajícím systémem.
- Požadavek, který není stanoven v UTP, by měl být definován vnitrostátním technickým požadavkem.
- Je-li metoda posouzení specifického případu složitá a příliš dlouhá na to, aby ji bylo možné popsat v UTP, může místo toho specifický případ v UTP odkázat na konkrétní vnitrostátní technický požadavek definující odpovídající metodu posouzení.

Bod 5.4 – national technical requirements

- Pokud vnitrostátní technický požadavek zcela nebo zčásti spadá do oblasti působnosti požadavku stanoveného v UTP, měl by být do UTP přesunut v podobě specifického případu.

Bod 10.3 – Correlation with EU Law

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

- Přestože jak požadavky, které subjekty odpovědné za údržbu (ECM) musí splňovat, aby mohly získat osvědčení, tak kvalifikace orgánů pro osvědčování ECM jsou mezi EU a OTIF harmonizovány, oblast působnosti neunijních orgánů pro osvědčování ECM je omezena na osvědčování ECM jen mimo EU bez ohledu na to, zda jsou požadavky na ECM v právu EU a v úmluvě COTIF rovnocenné, a bez ohledu na to, že EU na základě úmluvy COTIF akceptuje v mezinárodní dopravě do EU vozidla, která jsou v souladu s UTP. Neunijní orgány pro osvědčování ECM by proto neměly osvědčovat ECM v EU, pokud to nepovoluje zvláštní dohoda s EU.
- Vzhledem k tomu, že jednotné právní předpisy ATMF UR neobsahují podmínky přístupu na trh pro poskytování služeb, zahraniční ECM a orgány pro osvědčování ECM nemohou uplatňovat právo poskytovat své služby v jiném státě na základě úmluvy COTIF, avšak jednostranná nebo vícestranná rozhodnutí mezi těmito státy mohou povolovat poskytování takových služeb na území jednoho nebo několika těchto států.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1 Procesněprávní základ

4.1.1 Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody⁷.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty s právními účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterými se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*“⁸.

4.1.2 Použití na stávající případ

Odborná komise pro technické otázky je orgán zřízený dohodou, a to úmluvou COTIF, konkrétně jejím čl. 13 odst. 1 písm. f).

Výše uvedené akty, které má Odborná komise pro technické otázky přijmout na svém 17. zasedání, představují akty s právními účinky.

Zamýšlené akty mění právní rámec organizace OTIF. Vzhledem k tomu, že Unie je plnoprávnou smluvní stranou úmluvy COTIF⁹, budou zamýšlené akty pro Unii závazné podle mezinárodního práva v souladu s čl. 6 odst. 1 APTU a čl. 35 odst. 3 a 4 úmluvy COTIF.

⁷ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁸ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

⁹ Rozhodnutí Rady 103/2013/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je proto čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

4.2 Hmotněprávní základ

4.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž je postoj jménem Unie zaujat.

4.2.2 Použití na stávající případ

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týká mezinárodní železniční dopravy.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 91 Smlouvy o fungování EU.

4.3 Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být článek 91 Smlouvy o fungování EU ve spojení s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. 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)).

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 17. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), pokud jde o revizi jednotných technických předpisů týkajících se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (UTP LOC&PAS), přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM), označování vozidel (UTP Marking), subsystému „infrastruktura“ (UTP INF), subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ (UTP TAF) a aktualizace Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Unie přistoupila k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „úmluva COTIF“) v souladu s rozhodnutím Rady 2013/103/EU¹⁰ a Dohodou mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) o přistoupení Evropské unie k úmluvě COTIF (dále jen „dohoda“)¹¹.
- (2) Podle čl. 13 odst. 1 písm. f) úmluvy COTIF byla zřízena Odborná komise pro technické otázky organizace OTIF.
- (3) Podle čl. 20 odst. 1 písm. b) úmluvy COTIF a v souladu s čl. 6 odst. 1 jednotných právních předpisů pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě (APTU – přípojka F k úmluvě COTIF) je Odborná komise pro technické otázky oprávněna přijímat nebo měnit mimo jiné jednotné technické předpisy (UTP) týkající se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (UTP LOC&PAS), přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM), označování vozidel (UTP Marking), subsystému „infrastruktura“ (UTP INF) a subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ (UTP TAF).

¹⁰ Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. 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 Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 8.

- (4) Podle čl. 20 odst. 1 písm. e) úmluvy COTIF a v souladu s čl. 21 odst. 4 jednotných právních předpisů pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě (ATMF – přípojku G k úmluvě) je Odborná komise pro technické otázky oprávněna přijímat nebo měnit mimo jiné Příručku pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF.
- (5) Odborná komise pro technické otázky zařadila na program svého 17. zasedání, které se bude konat ve dnech 17. a 18. června 2025, návrh rozhodnutí revidovat UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking a UTP INF, změnit dodatek I UTP TAF a aktualizovat Příručku pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF.
- (6) Zamýšlené akty Odborné komise pro technické otázky budou mít právní účinky.
- (7) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie v Odborné komisi pro technické otázky, neboť navrhovaná rozhodnutí budou pro Unii podle čl. 6 odst. 1 APTU a čl. 35 odst. 3 a 4 úmluvy COTIF závazná.
- (8) Cílem těchto rozhodnutí je uvést do souladu UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking a UTP INF s prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1694¹², sladit odkazy na technické dokumenty agentury ERA týkající se TSI TAF uvedené v dodatku I UTP TAF a aktualizovat Příručku pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF při zohlednění zkušeností smluvních států OTIF.
- (9) Plánovaná rozhodnutí OTIF revidovat UTP PRM, UTP Marking a UTP INF jsou v souladu s právem a strategickými cíli Unie, protože přispívají ke sladění právních předpisů OTIF s rovnocennými ustanoveními práva Unie, a proto by je Unie měla podpořit.
- 10) Plánovaná rozhodnutí OTIF revidovat UTP LOC&PAS a změnit dodatek I UTP TAF jsou taktéž obecně v souladu s právem a strategickými cíli Unie a přispívají ke sladění právních předpisů OTIF s rovnocennými ustanoveními práva Unie. Některé změny navržené OTIF by však měly být sladěny s prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1694¹³ (dále jen „balíček TSI 2023“). Je proto nezbytné navrhnout změny zamýšlených rozhodnutí OTIF revidovat jednotné technické předpisy LOC&PAS a upravit dodatek I UTP TAF, aby byl zajištěn soulad s *acquis* EU naposledy pozměněným balíčkem TSI 2023. Unie by proto měla zamýšlená rozhodnutí podpořit s výhradou přijetí těchto změn.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být jménem Unie zaujat na 17. zasedání Odborné komise pro technické otázky Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 k revizi UTP

¹² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1694 ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění nařízení: (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1300/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1304/2014 a prováděcí nařízení (EU) 2019/777 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

¹³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1694 ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění nařízení: (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1300/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1304/2014 a prováděcí nařízení (EU) 2019/777 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

LOC&PAS týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“, k revizi UTP PRM týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, k revizi UTP Marking týkajícího se označování vozidel, k revizi UTP INF týkajícího se subsystému „infrastruktura“ a k aktualizaci odkazů na technické dokumenty TSI TAF uvedených v dodatku I UTP TAF a aktualizaci Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF, je následující:

- 1) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na revizi jednotného technického předpisu UTP LOC&PAS týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25003 UTP WAG, s výhradou přijetí těchto změn:
 - a) v oddíle 1 (Introduction) přílohy, druhém pododstavci se slovo „infrastructure“ nahradí slovem „network(s)“;
 - b) v bodě 2.1 The rolling stock subsystem as part of the rail system) přílohy čtvrtém pododstavci se vypustí slova „UTP WAG“;
 - c) v bodě 2.2.1 (Train formation) odst. 1 se slova „OTIF technical admission“ nahradí slovy „UTP verification procedure“;
 - d) body 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation a 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) se vypustí;
 - e) v bodě 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) se název písmene d) nahradí slovy „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;
 - f) v bodě 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) odst. 8, v bodě 4.2.4.3 (Type of brake system) odst. 3 a 4, v bodě 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) odst. 3, v bodě 4.2.4.4.2 (Service braking command) odst. 5, v bodě 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) odst. 4, v bodě 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) odst. 6, v bodě 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) odst. 9, v bodě 4.2.5.5.6 (Door opening) odst. 2, v bodě 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) odst. 8, v bodě 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) odst. 4, v bodě 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)) odst. 5 druhém pododstavci, v bodě 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) odst. 5 a 6, v bodě 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) odst. 4, v bodech 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), v bodě 4.2.10.4.2 (Smoke Control) odst. 5, v bodě 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - se slova „signalling system“ nahradí slovy „control-command and signalling subsystem“;
 - se vypustí slova „See point 4.3.4“;
 - g) v bodě 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) se vypustí slova „Note to points (1) – (4)“;
 - h) v bodě 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) se třetí odstavec nahradí větou „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.“;

- i) v bodě 4.2.7.1.4 (Lamp controls) odst. 3 se slova „a flashing/blinking mode“ nahradí slovy „an automatic flashing/blinking mode“;
 - j) v bodě 4.2.9.6 (Recording device) odst. 1 se čtvrtá odrážka nahradí větou „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded.“;
 - k) v bodě 4.2.12.2 (General documentation) odst. 24:
 - první odrážce se slova „signalling system“ nahradí slovy „control-command and signalling subsystem“;
 - druhá odrážka se nahradí slovy „podmínky pro instalaci palubní části subsystému „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
 - l) v bodě 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) odst. 1 se vypustí slova „and assessing entity“;
 - m) v bodě 7.3.2 se vypustí všechny specifické případy týkající se Spojeného království s ohledem na Severní Irsko;
- 2) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na změny jednotného technického předpisu UTP PRM týkající ho se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25004 UTP PRM;
 - 3) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na změny jednotného technického předpisu UTP Marking týkajícího se označování vozidel, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25005 UTP Marking;
 - 4) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na změny jednotného technického předpisu UTP INF týkajícího se subsystému „infrastruktura“, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25006 UTP INF;
 - 5) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na aktualizaci odkazů na technické dokumenty TAF TSI uvedené v dodatku I UTP TAF, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25007 UTP TAF, s výhradou přijetí této změny:
 - v tabulce v dodatku I se řádek č. 6 nahradí tímto:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

- 6) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na aktualizaci Příručky pro provádění a uplatňování jednotných právních předpisů APTU a ATMF, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-25011 Handbook, s výhradou přijetí těchto změn:
- Bod 5.3.3 – specific cases
 - v první odrážce by slova „A specific case is primarily used“ měla být nahrazena slovy „A specific case should be used“;
 - v první odrážce by za slovy „deviation from a requirement in the UTP“ měla následovat slova „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.“;
 - v první odrážce by slova „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs“ měla být nahrazena slovy „. A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs“;
 - v páté odrážce by slova „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ měla být nahrazena slovy „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method“;
 - Bod 5.4 – national technical requirements
 - ve čtvrtém odstavci by slova „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ měla být nahrazena slovy „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“.
 - Bod 10.3 – Correlation with EU Law
 - ve druhém odstavci by slova „whether an ECM“ měla být nahrazena slovy „whether their ECM“;
 - ve čtvrtém odstavci první odrážce by slova „should be accepted“ měla být nahrazena slovy „should be accepted in international traffic“;
 - ve čtvrtém odstavci druhé odrážce by slova „For the purpose of providing ECM services,“ měla být nahrazena slovy „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,“ a slova „Contracting States“ slovy „that Contracting State“.
- 7) Komise může schválit drobné změny aktů uvedených v tomto článku bez dalšího rozhodnutí Rady.

Článek 2

Rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky se po přijetí zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* s uvedením dne, kdy vstupují v platnost.

Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem 16. června 2025.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*