

Bruxelles, 4. lipnja 2025.
(OR. en)

9461/25

Međuinstitucijski predmet:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	4. lipnja 2025.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Predmet:	Prijedlog ODLUKE VIJEĆA o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije na 17. sjednici Odbora tehničkih stručnjaka Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) u pogledu revizije jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS), pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (UTP PRM), označivanje vozila (UTP Marking), podsustav „infrastructure” (UTP INF), podsustav telematskih aplikacija za teretni promet (UTP TAF) te u pogledu ažuriranja Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2025) 305 final.

Priloženo: COM(2025) 305 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 4.6.2025.
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije na 17. sjednici Odbora tehničkih stručnjaka Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) u pogledu revizije jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS), pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (UTP PRM), označivanje vozila (UTP Marking), podsustav „infrastructure” (UTP INF), podsustav telematskih aplikacija za teretni promet (UTP TAF) te u pogledu ažuriranja Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

U Bernu će se 17. i 18. lipnja 2025. održati 17. sjednica Odbora tehničkih stručnjaka (CTE) Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF). Dnevni red uključuje donošenje sljedećih prijedloga:

- revizije jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS),
- revizije jedinstvenih tehničkih propisa za pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (UTP PRM),
- revizije jedinstvenih tehničkih propisa za označivanje vozila (UTP Marking),
- revizije jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „infrastructure” (UTP INF),
- izmjene Dodatka I. (upućivanja na tehničke dokumente) jedinstvenim tehničkim propisima za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet (UTP TAF) te
- ažuriranja Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF.

Dnevni red sastanka i dokumenti povezani s prijedlozima za donošenje dostupni su na internetskim stranicama OTIF-a https://otif.org/en/?page_id=1025.

OTIF izrađuje jedinstvene pravne sustave za međunarodni željeznički prijevoz u tri glavna područja aktivnosti, a to su tehnička interoperabilnost, opasne tvari i ugovorno pravo u željezničkom prijevozu.

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF)

Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. („COTIF”), međunarodni je sporazum kojeg su potpisnice Unija i 25 država članica¹.

Vijeće je 16. lipnja 2011. donijelo Odluku Vijeća 2013/103/EU o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i OTIF-a o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. („Sporazum o pristupanju EU-a COTIF-u”)².

Sporazum je stupio na snagu 1. srpnja 2011.

U skladu s člankom 2. stavkom 1. COTIF-a cilj OTIF-a je promicati, poboljšati i olakšati, u svakom pogledu, međunarodni željeznički promet, posebno utvrđivanjem sustavâ jedinstvenog prava u različitim područjima prava povezanim s međunarodnim željezničkim

¹ Samo Cipar i Malta nisu potpisnice.

² Odluka Vijeća 2013/103/EU od 16. lipnja 2011. o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. (SL L 51, 23.2.2013., str. 1., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

prometom. COTIF-om se također uređuje način rada Organizacije, njezini ciljevi, nadležnost, odnosi s državama potpisnicama i aktivnosti općenito.

COTIF se stoga odnosi na zakonodavstvo koje pokriva više različitih pravnih i tehničkih pitanja u području željeznica, a dijeli se na dva dijela: samu Konvenciju, kojom se uređuje rad OTIF-a, i osam dodataka kojima se utvrđuju jedinstveni propisi za željeznicu:

- Dodatak A – Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (**CIV**),
- Dodatak B – Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (**CIM**),
- Dodatak C – Međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom (**RID**),
- Dodatak D – Ugovor o korištenju vozila u međunarodnom željezničkom prometu (**CUV**),
- Dodatak E – Ugovor o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (**CUI**),
- Dodatak F – Jedinstvena pravila za vrednovanje tehničkih standarda i donošenje jedinstvenih tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prometu (**APTU UR**),
- Dodatak G – Jedinstvena pravila o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (**ATMF UR**) i
- Dodatak H – Jedinstvena pravila o sigurnom prometovanju vlakova u međunarodnom prometu (**EST UR**).

Na temelju dodataka F i G COTIF-u izrađeno je 18 jedinstvenih tehničkih propisa (UTP) za tehničku interoperabilnost. Jedinstveni tehnički propisi u okviru COTIF-a imaju istu svrhu kao tehničke specifikacije EU-a za interoperabilnost (TSI) za odobrenje za prihvatljivost za međunarodni promet, kako su definirane u poglavlju II. Direktive (EU) 2016/797³.

Dodatke F i G primjenjuju 43 od 50 država potpisnica COTIF-a, uključujući spomenutih 25 država članica EU-a.

Na temelju Dodatka H COTIF-u postoji četiri priloga za zajedničke sigurnosne metode. Prilozi Jedinstvenim pravilima o sigurnom prometovanju vlakova u međunarodnom prometu u okviru COTIF-a imaju istu svrhu kao zajedničke sigurnosne metode EU-a (CSM-i) za odobrenje za prihvatljivost za međunarodni promet, kako je definirano u poglavlju II. Direktive (EU) 2016/798⁴.

Još se čeka odobrenje dviju trećina država potpisnica OTIF-a za stupanje na snagu Dodatka H.

³ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka) (SL L 138, 26.5.2016., str. 44., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁴ Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (preinaka) (SL L 138, 26.5.2016., str. 102., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

2.2. Odbor tehničkih stručnjaka OTIF-a (CTE)

Odbor tehničkih stručnjaka (CTE) je tijelo osnovano na temelju članka 13. stavka 1. točke (f) COTIF-a. Sastoji se od država članica OTIF-a koje primjenjuju dodatke F i G COTIF-u (APTU, ATMF).

CTE je nadležan za pitanja interoperabilnosti i tehničkog usklađivanja u području željeznica te za postupke izdavanja tehničkih odobrenja. Zadužen je za razvoj dodataka APTU i ATMF i za Jedinствена pravila, koja se primjenjuju na željeznička sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prometu, što se osobito odnosi na:

- donošenje tehničkih propisa za vozila i infrastrukturu te validaciju normi,
- postupke ocjenjivanja sukladnosti vozila,
- odredbe o održavanju vozila,
- odgovornosti za sastav vlakova i sigurnu upotrebu vozila,
- odredbe o vrednovanju i procjeni rizika te
- specifikacije za registre.

Trenutačno u okviru CTE-a djeluje stalna radna skupina (WG TECH) koja je odgovorna za pripremu odluka Odbora.

Prema članku 20. stavku 1. točki (b) COTIF-a i u skladu s člankom 6. Dodatka F (APTU) CTE je nadležan za donošenje ili izmjenu UTP-ova.

U skladu s člankom 21. stavkom 4. Dodatka G (ATMF) CTE je nadležan za preporučivanje metoda i praksi koje se odnose na tehničko odobrenje za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu.

2.3. Donošenje akata u okviru CTE-a

U skladu s člankom 6. APTU-a CTE odlučuje hoće li donijeti UTP ili odredbu o njegovoj izmjeni u skladu s postupkom utvrđenim u člancima 16. i 20. te članku 33. stavku 6. COTIF-a. Te odluke stupaju na snagu u skladu s člankom 35. stavcima 3. i 4. Konvencije.

2.4. Akti koje bi CTE trebao donijeti na sjednici 17. i 18. lipnja 2025.

2.4.1. Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS)

U UTP-u LOC&PAS utvrđuju se funkcionalni i tehnički zahtjevi za puštanje lokomotiva i putničkih željezničkih vozila u međunarodni promet na državnim područjima svih država potpisnica COTIF-a u skladu s Jedinственим pravilima za ATMF (ATMF UR). Taj dokument obuhvaća tehničke zahtjeve za projektiranje i proizvodnju te postupke provjere.

Cilj je ovog prijedloga revidirati UTP LOC&PAS kako bi se uskladio s razvojem zakonodavstva u Europskoj uniji i ažurirali posebni slučajevi i posebna provedbena pravila. Nadalje, u prijedlogu se pojašnjava područje primjene UTP-a LOC&PAS i njegova primjena na vozila prikladna za slobodan promet i zamjenjiva vozila.

Predložene izmjene uključuju:

- pojašnjenja područja primjene i same primjene UTP-a,
- ažuriranje upućivanja na zakonodavstvo EU-a i norme,

- nove odredbe o sučeljima unutar vozila između podsustava željezničkih vozila i dijela prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava u vozilu,
- izmijenjene odredbe o vodi koja se ispušta u sanitarnim čvorovima u vozilima ili kroz njih,
- izmijenjene odredbe o najjačoj električnoj struji kroz svaki pantograf u stanju mirovanja,
- nove odredbe koje se odnose na funkcije otkrivanja i sprečavanja iskliznuća,
- izmijenjene odredbe o uređaju za snimanje u vozilu,
- dodatne zahtjeve u vezi s dokumentacijom koja se mora dostaviti sa željezničkim vozilima,
- dodatne odredbe koje se odnose na odobrenje za prihvatljivost za široko područje upotrebe, a primjenjuju se na određene vrste putničkih vagona, tj. zamjenjiva vozila,
- ažuriranje provedbenih pravila, posebno uklanjanjem rokova valjanosti (faze A i B) za vozila i tipove vozila koji su u skladu s prethodnim verzijama UTP-a,
- ažuriranje posebnih slučajeva i posebnih provedbenih pravila za države potpisnice koje nisu članice EU-a te
- uredničke izmjene radi usklađivanja UTP-a s najnovijom praksom.

2.4.2. Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (UTP PRM)

UTP-om PRM utvrđuju se usklađeni zahtjevi za pristupačnost za putnička vozila koja se koriste u međunarodnom prometu u okviru ATMF UR.

Cilj je ovog prijedloga revidirati UTP PRM kako bi se uskladio s razvojem zakonodavstva u Europskoj uniji. Nadalje, u prijedlogu se pojašnjava područje primjene UTP-a PRM u pogledu vozila i drugih podsustava. Konkretno, primjena UTP-a PRM općenito je obvezna za nova putnička željeznička vozila koja su prihvaćena za međunarodni promet u skladu s ATMF UR. U UTP-u PRM također se opisuju neobvezni parametri za infrastrukturne, operativne i telematske podsustave.

Predložene izmjene uključuju:

- pojašnjenja područja primjene i same primjene UTP-a,
- ažuriranje upućivanja na zakonodavstvo EU-a i norme,
- izmijenjene odredbe o zvučnim signalima za otvaranje i zatvaranje putničkih vrata,
- izmijenjene i dodatne odredbe o dinamičkim informacijama o voznim relacijama u i na vlakovima,
- ažuriranje provedbenih pravila u skladu s provedbenim pravilima UTP-a LOC&PAS te
- uredničke izmjene radi usklađivanja UTP-a s najnovijom praksom.

2.4.3. Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za označivanje vozila (UTP Marking)

UTP Marking sadržava zahtjeve za vozila koja se koriste u državama potpisnicama COTIF-a u vezi s njihovim brojevima vozila i povezanim abecednim oznakama na okvirima karoserije.

Cilj je ovog prijedloga revizije UTP-a Marking ažurirati upućivanja na odredbe EU-a. Nadalje, kako bi se olakšalo razumijevanje pravila, trebalo bi dodati informacije za pojašnjenje značenja europskog broja vozila (EVN) za teretne vagone. Uključeni su i jezični ispravci i uredničke izmjene.

2.4.4. *Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „infrastructure” (UTP INF)*

UTP INF sadržava parametre željezničke infrastrukture koji su relevantni u smislu kompatibilnosti s vozilima koja se koriste u međunarodnom prometu u okviru ATMF UR, kao i posebne metode za provjeru tih parametara.

Cilj je ovog prijedloga revizije UTP-a INF usklađivanje s razvojem zakonodavstva u Europskoj uniji i ažuriranje posebnih slučajeva i posebnih provedbenih pravila.

Predložene izmjene uključuju:

- pojašnjenja područja primjene i neobvezne primjene UTP-a,
- ažuriranje upućivanja na zakonodavstvo EU-a i norme,
- nove odredbe o kombiniranom prijevozu,
- ažurirane odredbe o kategorijama pruga,
- nove odredbe o najvećim promjenama tlaka u tunelima s radnim brzinama od 200 km/h ili višima,
- izmijenjene odredbe o dobrovoljnoj primjeni UTP-a na postojeću infrastrukturu,
- ažuriranje posebnih slučajeva i posebnih provedbenih pravila za države potpisnice koje nisu članice EU-a te
- uredničke izmjene radi usklađivanja UTP-a s najnovijom praksom.

2.4.5. *Izmjena jedinstvenih tehničkih propisa za telematske aplikacije za teretni promet (UTP TAF)*

UTP TAF sadržava zahtjeve u pogledu postupka komunikacije između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, baza podataka namijenjenih za praćenje kretanja vlakova i vagona te informacija koje se dostavljaju korisnicima teretnog prijevoza.

Cilj je prijedloga uskladiti upućivanja na tehničke dokumente ERA-e iz TSI-ja za TAF navedene u Dodatku I. UTP-u TAF.

Izmjene tehničkih dokumenata navedenih u Dodatku I. UTP-u TAF potrebne su kako bi se ispravile pogreške, uzele u obzir povratne informacije, zadržao korak s tehničkim napretkom i održala istovjetnost sa specifikacijama utvrđenima u ERA-inu tehničkom dokumentu ERA-TD-105: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model.

2.4.6. *Ažuriranje Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF*

U Priručniku se navode zahtjevi za provedbu i primjenu Dodatka F COTIF-u (APTU UR) i Dodatka G COTIF-u (ATMF UR) za međunarodni željeznički prijevoz te se opisuju različite uloge i odgovornosti povezane s provedbom i primjenom. Namijenjen je kao praktična referenca za članice OTIF-a i države zainteresirane za pristupanje COTIF-u, posebno za tijela, subjekte i aktere u njihovim željezničkim sektorima.

Priručnik nije pravno obvezujući na temelju COTIF-a, ali ipak može proizvesti pravne učinke. Donosi ga Odbor tehničkih stručnjaka OTIF-a osnovan COTIF-om, koji je ovlašten za donošenje Priručnika i njihovih izmjena, tj. preporuka u skladu s člankom 21. stavkom 4.

Jedinstvenih pravila za ATMF (ATMF UR). Priručnik (a time i njegova predviđena izmjena) služio bi kao izvor informacija o načinu na koji EU mora ispuniti svoje obveze na temelju COTIF-a.

Ažuriranje Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF potrebno je kako bi se uzele u obzir povratne informacije iz iskustava država ugovornica COTIF-a.

3.1. Nadležnost Unije i glasačka prava

Prema članku 6. Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), odobrenog Odlukom Vijeća od 16. lipnja 2011.:

„1. Za odluke o pitanjima u kojima Unija ima isključivu nadležnost, Unija ostvaruje prava glasa svojih država članica na temelju Konvencije.

2. Za odluke o pitanjima u kojima Unija dijeli nadležnost sa svojim državama članicama, glasaju ili Unija ili njezine države članice.

3. Podložno članku 26. stavku 7. Konvencije, Unija ima broj glasova koji je jednak broju glasova njezinih država članica koje su također i stranke Konvencije. Kada Unija glasa, njezine države članice ne glasaju.”

U skladu s člankom 3. stavkom 2. UFEU-a Unija ima isključivu nadležnost u odnosu na međunarodne obveze koje treba preuzeti u kontekstu COTIF-a, uključujući pravne instrumente donesene na temelju COTIF-a, ako bi takve obveze mogle utjecati na postojeća pravila Unije ili izmijeniti njihovo područje primjene.

Cilj je predloženih odluka:

- uskladiti UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF i UTP Marking s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2023/1694⁵ („paket TSI-ja iz 2023.”) te
- uskladiti upućivanja na tehničke dokumente ERA-e iz TSI-ja za TAF navedene u Dodatku I. UTP-u TAF.

Te odluke pripadaju području usluga željezničkog prijevoza. Područje usluga željezničkog prijevoza u velikoj je mjeri obuhvaćeno pravilima Unije te stoga postoji rizik da će donošenje tih odluka utjecati na njih ili ih izmijeniti. Iz tog proizlazi da Unija, koju predstavlja Komisija, treba svojim pravom glasa sudjelovati u donošenju tih odluka.

3.2. Predloženi zaključci

Iz razloga navedenih u odlomcima od 2.4.1. do 2.4.6. Unija bi trebala glasati kako je predloženo u odlomcima od 3.2.1. do 3.2.6.

⁵ Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1694 od 10. kolovoza 2023. o izmjeni uredbi (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1299/2014, (EU) br. 1300/2014, (EU) br. 1301/2014, (EU) br. 1302/2014, (EU) br. 1304/2014 i Provedbene uredbe (EU) 2019/777 (SL L 222, 8.9.2023., str. 88., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

3.2.1. *Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS)*

Europska unija trebala bi glasati za reviziju UTP-a LOC&PAS TECH-25003, podložno izmjenama navedenima u nastavku. Ako se te izmjene ne uvedu, Europska unija trebala bi glasati protiv predložene revizije UTP-a LOC&PAS.

- (a) U odjeljku 1. (Introduction) drugom podstavku Priloga riječ „infrastructure” trebalo bi zamijeniti riječju „network(s)” jer tehnička kompatibilnost nije ograničena na infrastrukturu, već obuhvaća i aspekte energije i pružne signalizacije.
- (b) U točki 2.1. (The rolling stock subsystem as part of the rail system) četvrto podstavku Priloga trebalo bi izbrisati „, UTP WAG” jer se taj UTP odnosi samo na podsustav „locomotives and passenger rolling stock” koji nije obuhvaćen UTP-om WAG.
- (c) U točki 2.2.1. (Train formation) stavku 1. izraz „OTIF technical admission” trebalo bi zamijeniti izrazom „UTP verification procedure” radi dosljednosti s točkom 0.1. stavkom 4.
- (d) Točke 3.2.1. (General requirements, requirements related to maintenance and operation) i 3.2.2. (Requirements specific to other subsystem) trebalo bi izbrisati radi usklađivanja s paketom TSI-ja iz 2023.
- (e) U točki 4.2.3.4.2. (Running dynamic behaviour) naslov podtočke (d) trebalo bi zamijeniti tekстом „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem” radi potpunog usklađivanja s paketom TSI-ja iz 2023.
- (f) U točki 4.2.3.4.2. stavku 8. (Running dynamic behaviour), točki 4.2.4.3. stavcima 3. i 4. (Type of brake system), točki 4.2.4.4.1. stavku 3. (Emergency braking command), točki 4.2.4.4.2. stavku 5. (Service braking command), točki 4.2.4.4.4. stavku 4. (Dynamic braking command), točki 4.2.4.8.2. stavku 6. (Magnetic track brake), točki 4.2.4.8.3. stavku 9. (Eddy current track brake), točki 4.2.5.5.6. stavku 2. (Door opening), točki 4.2.8.1.2. stavku 8. (Requirements on performance), točki 4.2.8.2.4. stavku 4. (Maximum power and current from the overhead contact line), točki 4.2.8.2.9.8. stavku 5. drugom podstavku (Running through phase or system separation sections
- (g) (RST level)), točki 4.2.9.1.6. stavcima 5. i 6. (Driver’s desk ergonomics), točki 4.2.9.3.6. stavku 4. (Radio Remote control function by staff for shunting operation), točki 4.2.9.3.8.1. (Sleeping mode), točki 4.2.9.3.8.2. (Passive shunting), točki 4.2.9.3.8.3. (Non leading), točki 4.2.9.3.9. (Traction status), točki 4.2.10.4.2. stavku 5. (Smoke Control) i točki 4.2.13. (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - riječi „signalling system” trebalo bi zamijeniti riječima „control-command and signalling subsystem” i
 - riječi „See point 4.3.4” trebalo bi izbrisati jer takvo upućivanje nije povezano sa sadržajem točke 4.2.3.4.2.
- (h) U točki 4.2.4.6.1. (Limit of wheel rail adhesion profile) riječi „Note to points (1) – (4)” trebalo bi izbrisati jer je odgovarajući tekst zahtjev, a ne napomena.
- (i) U točki 4.2.4.7. (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) stavak 3. trebalo bi zamijeniti sljedećim: „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.” radi potpunog usklađivanja s paketom TSI-ja iz 2023.

- (j) U točki 4.2.7.1.4. (Lamp controls) stavku 3. izraz „a flashing/blinking mode” trebalo bi zamijeniti izrazom „an automatic flashing/blinking mode” radi usklađivanja sa značenjem paketa TSI-ja iz 2023.
- (k) U točki 4.2.9.6. (Recording device) stavku 1. četvrti podstavak trebalo bi zamijeniti riječima „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded” radi usklađivanja sa značenjem paketa TSI-ja iz 2023.
- (l) U točki 4.2.12.2. (General documentation) stavku 24.:
 - prvu alineju „signalling equipment” trebalo bi zamijeniti riječima „control-command and signalling subsystem”,
 - drugu alineju trebalo bi zamijeniti riječima „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).”.
- (m) U točki 6.2.6. (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) stavku 1. trebalo bi izbrisati riječi „and assessing entity” radi usklađivanja sa značenjem paketa TSI-ja iz 2023.
- (n) U točki 7.3.2. trebalo bi izbrisati sve posebne slučajeve za Ujedinjenu Kraljevinu u vezi sa Sjevernom Irskom, kako su definirani u TSI-ju LOC&PAS.

3.2.2. Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (UTP PRM)

Europska unija trebala bi glasati za reviziju UTP-a PRM kako ju je predložio OTIF u radnom dokumentu CTE-a TECH-25004.

3.2.3. Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za označivanje vozila (UTP Marking)

Europska unija trebala bi glasati za reviziju UTP-a Marking kako ju je predložio OTIF u radnom dokumentu CTE-a TECH-25005.

3.2.4. Revizija jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „infrastructure” (UTP INF)

Europska unija trebala bi glasati za reviziju UTP-a INF kako ju je predložio OTIF u radnom dokumentu CTE-a TECH-25006.

3.2.5. Izmjena jedinstvenih tehničkih propisa za telematske aplikacije za teretni promet (UTP TAF)

Europska unija trebala bi glasati za izmjene UTP-a TAF kako ju je predložio OTIF u radnom dokumentu CTE-a TECH-25007, podložno izmjeni navedenoj u nastavku. Ako se ta izmjena ne uvede, Europska unija trebala bi glasati protiv predložene revizije UTP-a TAF.

- U tablici u Dodatku I. redak br. 6. trebalo bi zamijeniti kako slijedi kako bi upućivao na ažuriranu verziju tehničkih dokumenata TSI-ja za TAF koje je objavila Agencija⁶:

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. Ažuriranje Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF

Europska unija trebala bi glasati za izmjene Priručnika kako ju je predložio OTIF u radnom dokumentu CTE-a TECH-25011, podložno izmjenama navedenima u nastavku. Ako se te izmjene ne uvedu, Europska unija trebala bi glasati protiv predloženog ažuriranja Priručnika.

Točka 5.3.3. – Posebni slučajevi

- Odstupanje od zahtjeva iz UTP-a zbog tehničkih ograničenja koja utječu na kompatibilnost s postojećim sustavom trebalo bi utvrditi na temelju posebnog slučaja.
- Zahtjev koji nije obuhvaćen zahtjevima utvrđenima u UTP-ima trebalo bi definirati na temelju nacionalnog tehničkog zahtjeva.
- Ako je metoda ocjenjivanja određenog slučaja složena i preduga da bi se opisala u UTP-u, u posebnom slučaju iz UTP-a može se umjesto toga uputiti na poseban nacionalni tehnički zahtjev kojim se definira odgovarajuća metoda ocjenjivanja.

Točka 5.4. – Nacionalni tehnički zahtjevi

- Ako je nacionalni tehnički zahtjev u cijelosti ili djelomično obuhvaćen područjem primjene zahtjeva utvrđenog u UTP-u, trebalo bi ga prenijeti u UTP u obliku posebnog slučaja.

Točka 10.3. – Usklađivanje s pravom EU-a

- Iako su i zahtjevi koje subjekti nadležni za održavanje (ECM-i) moraju ispuniti kako bi bili certificirani i kvalifikacije certifikacijskih tijela za ECM-e usklađeni između EU-a i OTIF-a, područje djelovanja certifikacijskih tijela trećih zemalja za ECM-e ograničeno je na certifikaciju ECM-a samo izvan EU-a, neovisno o tome jesu li zahtjevi za ECM-e jednakovrijedni u pravu EU-a i COTIF-u te neovisno o činjenici da EU prihvaća vozila usklađena s UTP-om u međunarodnom prometu u EU na temelju COTIF-a. Certifikacijska tijela trećih zemalja za ECM-e stoga ne bi trebala certificirati ECM-e u EU-u, osim ako je to dopušteno posebnim sporazumom s EU-om.
- S obzirom na to da ATMF UR ne uključuje uvjete pristupa tržištu za pružanje usluga, strani subjekti nadležni za održavanje i certifikacijska tijela za te subjekte ne mogu ostvariti prava na pružanje svojih usluga u drugoj državi na temelju COTIF-a, ali se

⁶ Dostupno na internetskim stranicama [TSI_TAF/Technical documents at master EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF GitHub](https://github.com/TSI-TAF/Technical_documents_at_master_EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF).

jednostranim ili višestranim odlukama između tih država može odobriti pružanje tih usluga na državnom području jedne države ili više njih.

4. PRAVNA OSNOVA

4.1. Postupovna pravna osnova

4.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tog tijela ili stranka tog sporazuma⁷.

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost „da presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”⁸.

4.1.2. Primjena na ovaj predmet

CTE je tijelo osnovano na temelju sporazuma, odnosno COTIF-a, osobito članka 13. stavka 1. točke (f).

Navedeni akti koje je CTE pozvan donijeti na svojoj 17. sjednici akti su koji proizvode pravne učinke.

Predviđenim aktima mijenja se pravni okvir OTIF-a. Budući da je Unija punopravna potpisnica COTIF-a⁹, predviđeni akti bit će obvezujući za Uniju na temelju međunarodnog prava u skladu s člankom 6. stavkom 1. APTU-a i člankom 35. stavcima 3. i 4. COTIF-a.

Stoga je postupovna pravna osnova za predloženu odluku članak 218. stavak 9. UFEU-a.

4.2. Materijalna pravna osnova

4.2.1. Načela

Materijalna pravna osnova odluke na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojem se zauzima stajalište u ime Unije.

4.2.2. Primjena na ovaj predmet

Glavni cilj i sadržaj predviđenih akata odnose se na međunarodni željeznički prijevoz.

⁷ Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka/Vijeće, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁸ Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka/Vijeće, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke od 61. do 64.

⁹ Odluka Vijeća 103/2013/EU od 16. lipnja 2011. o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilniusa od 3. lipnja 1999. (SL L 51, 23.2.2013., str. 1., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Stoga je materijalna pravna osnova predložene odluke članak 91. UFEU-a.

4.3. Zaključak

Pravna osnova predložene odluke trebao bi biti članak 91. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije na 17. sjednici Odbora tehničkih stručnjaka Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) u pogledu revizije jedinstvenih tehničkih propisa za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS), pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (UTP PRM), označivanje vozila (UTP Marking), podsustav „infrastructure” (UTP INF), podsustav telematskih aplikacija za teretni promet (UTP TAF) te u pogledu ažuriranja Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Unija je pristupila Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. („COTIF”), u skladu s Odlukom Vijeća 2013/103/EU¹⁰ i Sporazumom između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) o pristupanju Europske unije COTIF-u („Sporazum”)¹¹.
- (2) U skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (f) COTIF-a osnovan je Odbor tehničkih stručnjaka („CTE”) OTIF-a.
- (3) U skladu s člankom 20. stavkom 1. točkom (b) COTIF-a i u skladu s člankom 6. stavkom 1. Jedinstvenih pravila za vrednovanje tehničkih standarda i donošenje jedinstvenih tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prometu (APTU) – Dodatak F COTIF-u, CTE je nadležan donijeti ili izmijeniti, među ostalim, jedinstvene tehničke propise (UTP) za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS), pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (UTP PRM), označivanje vozila (UTP Marking), podsustav „infrastructure” (UTP INF) te podsustav telematskih aplikacija za teretni promet (UTP TAF).

¹⁰ Odluka Vijeća 2013/103/EU od 16. lipnja 2011. o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. (SL L 51, 23.2.2013., str. 1., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ SL L 51, 23.2.2013., str. 8.

- (4) U skladu s člankom 20. stavkom 1. točkom (e) COTIF-a i u skladu s člankom 21. stavkom 4. Jedinstvenih pravila o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (ATMF – Dodatak G Konvenciji) CTE je nadležan donijeti ili izmijeniti, među ostalim, Priručnik za provedbu i primjenu Jedinstvenih pravila za APTU i ATMF.
- (5) CTE je na dnevni red svoje 17. sjednice, koja će se održati 17. i 18. lipnja 2025., uvrstio prijedlog odluka o reviziji UTP-a LOC&PAS, UTP-a PRM, UTP-a Marking i UTP-a INF, o izmjeni Dodatka I. UTP-u TAF i o ažuriranju Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF.
- (6) Predviđeni akti CTE-a imat će pravne učinke.
- (7) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u CTE-u jer će predložene odluke biti obvezujuće za Uniju na temelju članka 6. stavka 1. APTU-a i članka 35. stavaka 3. i 4. COTIF-a.
- (8) Ciljevi su tih odluka usklađivanje UTP-a LOC&PAS, UTP-a PRM, UTP-a Marking i UTP-a INF s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2023/1694¹², usklađivanje upućivanja na tehničke dokumente ERA-e iz TSI-ja za TAF navedene u Dodatku I. UTP-u TAF te ažuriranje Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF uzimajući u obzir povratne informacije iz iskustava država ugovornica COTIF-a.
- (9) Predviđene odluke OTIF-a o reviziji UTP-a PRM, UTP-a Marking i UTP-a INF u skladu su s pravom i strateškim ciljevima Unije jer doprinose usklađivanju zakonodavstva OTIF-a s ekvivalentnim odredbama prava Unije pa bi ih stoga Unija trebala podržati.
- (10) Predviđene odluke OTIF-a o reviziji UTP-a LOC&PAS i izmjeni Dodatka I. UTP-u TAF također su općenito u skladu s pravom i strateškim ciljevima Unije te doprinose usklađivanju zakonodavstva OTIF-a s ekvivalentnim odredbama prava Unije. Međutim, neke od izmjena koje je predložio OTIF trebalo bi uskladiti s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2023/1694¹³ („paket TSI-ja iz 2023.“). Stoga je potrebno predložiti izmjene predviđenih odluka OTIF-a o reviziji UTP-a LOC&PAS i izmjeni Dodatka I. UTP-u TAF radi usklađivanja s pravnom stečevinom EU-a kako je zadnje izmijenjena paketom TSI-ja iz 2023. Unija bi stoga trebala podržati predviđene odluke pod uvjetom da se te izmjene uvedu.

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 17. sjednici CTE-a Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980. o reviziji UTP-a LOC&PAS za podsustav „rolling

¹² Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1694 od 10. kolovoza 2023. o izmjeni uredaba (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1299/2014, (EU) br. 1300/2014, (EU) br. 1301/2014, (EU) br. 1302/2014, (EU) br. 1304/2014 i Provedbene uredbe (EU) 2019/777 (SL L 222, 8.9.2023., str. 88., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

¹³ Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1694 od 10. kolovoza 2023. o izmjeni uredaba (EU) br. 321/2013, (EU) br. 1299/2014, (EU) br. 1300/2014, (EU) br. 1301/2014, (EU) br. 1302/2014, (EU) br. 1304/2014 i Provedbene uredbe (EU) 2019/777 (SL L 222, 8.9.2023., str. 88., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

stock – locomotives and passenger rolling stock”, reviziji UTP-a PRM za pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću, reviziji UTP-a Marking za označivanje vozila, reviziji UTP-a INF za podsustav „infrastructure” te o ažuriranju upućivanja na tehničke dokumente TSI-ja za TAF navedene u Dodatku I. UTP-u TAF-a te o ažuriranju Priručnika za provedbu i primjenu jedinstvenih pravila za APTU i ATMF je sljedeće:

- (1) glasati za reviziju UTP-a LOC&PAS za podsustav „rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” kako ju je predložio CTE u radnom dokumentu CTE-a TECH-25003 UTP LOC&PAS, podložno sljedećim izmjenama:
 - (a) u odjeljku 1. (Introduction) drugom podstavku Priloga riječ „infrastructure” zamjenjuje se riječju „network(s)”;
 - (b) u točki 2.1. (The rolling stock subsystem as part of the rail system) četvrtom podstavku Priloga briše se „, UTP WAG”;
 - (c) u točki 2.2.1. (Train formation) stavku 1. izraz „OTIF technical admission” zamjenjuje se izrazom „UTP verification procedure”;
 - (d) brišu se točka 3.2.1. (General requirements, requirements related to maintenance and operation) i točka 3.2.2. (Requirements specific to other subsystem);
 - (e) u točki 4.2.3.4.2. (Running dynamic behaviour) naslov podtočke (d) zamjenjuje se tekstom „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem”;
 - (f) u točki 4.2.3.4.2. stavku 8. (Running dynamic behaviour), točki 4.2.4.3. stavcima 3. i 4. (Type of brake system), točki 4.2.4.4.1. stavku 3. (Emergency braking command), točki 4.2.4.4.2. stavku 5. (Service braking command), točki 4.2.4.4.4. stavku 4. (Dynamic braking command), točki 4.2.4.8.2. stavku 6. (Magnetic track brake), točki 4.2.4.8.3. stavku 9. (Eddy current track brake), točki 4.2.5.5.6. stavku 2. (Door opening), točki 4.2.8.1.2. stavku 8. (Requirements on performance), točki 4.2.8.2.4. stavku 4. (Maximum power and current from the overhead contact line), točki 4.2.8.2.9.8. stavku 5. drugom podstavku (Running through phase or system separation sections (RST level)), točki 4.2.9.1.6. stavcima 5. i 6. (Driver’s desk ergonomics), točki 4.2.9.3.6. stavku 4. (Radio Remote control function by staff for shunting operation), točki 4.2.9.3.8.1. (Sleeping mode), točki 4.2.9.3.8.2. (Passive shunting), točki 4.2.9.3.8.3. (Non leading), točki 4.2.9.3.9. (Traction status), točki 4.2.10.4.2. stavku 5. (Smoke Control) i točki 4.2.13. (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - riječi „signalling system” zamjenjuju se riječima „control-command and signalling subsystem”
 - briše se „See point 4.3.4”,
 - (g) u točki 4.2.4.6.1. (Limit of wheel rail adhesion profile) briše se tekst „Note to points (1) – (4)”;
 - (h) u točki 4.2.4.7. (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim: „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) u točki 4.2.7.1.4. (Lamp controls) stavku 3. izraz „a flashing/blinking mode” zamjenjuje se izrazom „an automatic flashing/blinking mode”;
- (j) u točki 4.2.9.6. (Recording device) stavku 1. četvrti podstavak zamjenjuje se riječima „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded”;
- (k) U točki 4.2.12.2. (General documentation) stavku 24.:
 - u prvoj alineji riječi „signalling equipment” zamjenjuju se riječima „control-command and signalling subsystem”
 - druga alineja zamjenjuje se riječima „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)”;
- (l) u točki 6.2.6. (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) stavku 1. brišu se riječi „and assessing entity”;
- (m) u točki 7.3.2. brišu se svi posebni slučajevi za Ujedinjenu Kraljevinu u vezi sa Sjevernom Irskom;
- (2) glasati za izmjene UTP-a PRM za pristupačnost željezničkog sustava osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću kako ih je predložio CTE u radnom dokumentu CTE-a TECH-25004 UTP PRM;
- (3) glasati za izmjene UTP-a Marking za označivanje vozila kako ih je predložio CTE u radnom dokumentu CTE-a TECH-25005 UTP Marking;
- (4) glasati za izmjene UTP-a INF za podsustav „infrastruktura” kako ih je predložio CTE u radnom dokumentu CTE-a TECH-25006 UTP INF;
- (5) glasati za prijedlog CTE-a o ažuriranju upućivanja na tehničke dokumente TSI-ja za TAF navedene u Dodatku I. UTP-u TAF, kako je navedeno u radnom dokumentu CTE-a TECH-25007 UTP TAF, podložno sljedećoj izmjeni:
 - u tablici u Dodatku I. zamjenjuje se redak br. 6. kako slijedi:

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

- (6) glasati za prijedlog CTE-a o ažuriranju Priručnika za provedbu i primjenu Jedinstvenih pravila za APTU i ATMF, kako je navedeno u Radnom dokumentu CTE-a TECH-25011 Handbook, podložno sljedećim izmjenama:
 - Točka 5.3.3. – Posebni slučajevi
 - u prvoj alineji riječi „A specific case is primarily used” trebalo bi zamijeniti riječima „A specific case should be used”;
 - u prvoj alineji nakon riječi „deviation from a requirement in the UTP” trebalo bi dodati riječi „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.”;
 - u prvoj alineji riječi „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs” should be replaced by”

- trebalo bi zamijeniti riječima: „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs”,
- u petoj alineji riječi „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose” trebalo bi zamijeniti riječima „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method”,
 - Točka 5.4. – Nacionalni tehnički zahtjevi
 - u četvrtom stavku riječi „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case” trebalo bi zamijeniti riječima „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”.
 - Točka 10.3. – Usklađivanje s pravom EU-a
 - u drugoj podtočki riječi „whether an ECM” trebalo bi zamijeniti riječima „whether their ECM”,
 - u četvrtoj podtočki prvoj alineji riječi „should be accepted” trebalo bi zamijeniti riječima „should be accepted in international traffic”,
 - u četvrtoj podtočki drugoj alineji riječi „For the purpose of providing ECM services,” trebalo bi zamijeniti riječima „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,”, a riječi „Contracting States” trebalo bi zamijeniti riječima „that Contracting State”.
- (7) Komisija može dogovoriti manje izmjene akata navedenih u ovom članku bez daljnje odluke Vijeća.

Članak 2.

Odluke Odbora tehničkih stručnjaka nakon donošenja objavljuju se u *Službenom listu Europske unije*, uz navođenje datuma njihova stupanja na snagu.

Članak 3.

Ova Odluka stupa na snagu 16. lipnja 2025.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće
Predsjednik*