



Briuselis, 2025 m. birželio 4 d.
(OR. en)

9461/25

Tarpinstitucinė byla:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. birželio 4 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	Pasiūlymas TARYBOS SPRENDIMAS dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF) Techninių ekspertų komiteto 17-ajame posėdyje, dėl vienodų techninių normų, taikytinų posistemii „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“, geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims, transporto priemonių ženklavimui, infrastruktūros posistemii, krovinių vežimo paslaugoms skirtų telematikos priemonių posistemii, persvarstymo ir dėl APTU bei ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyo atnaujinimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 305 final.

Pridedama: COM(2025) 305 final

Briuselis, 2025 06 04
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos (OTIF) Techninių ekspertų komiteto 17-ajame posėdyje, dėl vienodų techninių normų, taikytinų posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“, geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims, transporto priemonių ženklavimui, infrastruktūros posistemiui, krovinių vežimo paslaugoms skirtų telematikos priemonių posistemiui, persvarstymo ir dėl APTU bei ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyno atnaujinimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

2025 m. birželio 17 ir 18 d. Berne vyks Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijų (OTIF) Techninių ekspertų komiteto 17-asis posėdis. Į posėdžio darbotvarkę įtraukti šie priimti teikiami pasiūlymai:

- posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ (LOC&PAS) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas;
- geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims (PRM) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas;
- transporto priemonių ženklinimui taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas;
- infrastruktūros posistemiui (INF) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas;
- krovinių vežimo paslaugoms skirtų telematikos priemonių posistemiui (TAF) taikytinos vienodos techninės normos I priedėlio (nuorodų į techninius dokumentus) pakeitimas;
- APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyno atnaujinimas.

Posėdžio darbotvarkė ir dokumentai, susiję su priimti teikiamais pasiūlymais, pateikiami OTIF interneto svetainėje https://otif.org/en/?page_id=1025.

OTIF plėtoja vienodą teisinę tarptautinio vežimo geležinkeliais tvarką trijose pagrindinėse veiklos srityse: techninės sąveikos, pavojingųjų krovinių ir geležinkelių sektoriaus sutarčių teisės.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF)

1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, yra tarptautinis susitarimas, kurio susitariančiosios šalys yra Sąjunga ir 25 valstybės narės¹.

2011 m. birželio 16 d. Taryba priėmė Tarybos sprendimą 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijų (OTIF) susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, (toliau – ES ir COTIF susitarimas dėl prisijungimo)² pasirašymo ir sudarymo.

Susitarimas įsigaliojo 2011 m. liepos 1 d.

¹ Tik Kipras ir Malta nėra susitariančiosios šalys.

² 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimas 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijų susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo (OL L 51, 2013 2 23, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Pagal COTIF 2 straipsnio 1 dalį, OTIF tikslas – visais atžvilgiais skatinti, gerinti ir lengvinti tarptautinį geležinkelių susisiekimą, visų pirma įvairiose tarptautinio geležinkelių susisiekimo teisės srityse sukuriant vienodos teisės sistemas. COTIF taip pat nustatomas organizacijos valdymas, jos tikslai, funkcijos, santykiai su susitariančiosiomis valstybėmis ir jos veikla apskritai.

Taigi COTIF aprėpia skirtingus geležinkelių srities teisės aktų teisinius ir techninius aspektus dviejose srityse. Tos sritys – tai pačios OTIF veikimą reglamentuojanti Sutartis ir aštuoni vienodą geležinkelių teisę nustatantys priedai:

- A priedas. Tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais sutartis (**CIV**);
- B priedas. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutartis (**CIM**);
- C priedas. Pavojingų krovinių tarptautinis vežimas geležinkeliais (**RID**);
- D priedas. Transporto priemonių naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutartis (**CUV**);
- E priedas. Infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutartis (**CUI**);
- F priedas. Vienodosios techninių standartų tvirtinimo ir vienodų techninių normų, taikomų geležinkelio priemonėms, kurias ketinama naudoti tarptautiniam susisiekimui, priėmimo taisyklės (**APTU vienodosios taisyklės**);
- G priedas. Vienodosios tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techninio priėmimo taisyklės (**ATMF vienodosios taisyklės**);
- H priedas. Vienodosios saugaus traukinių eksploatavimo tarptautinio susisiekimo srityje taisyklės (**EST vienodosios taisyklės**).

Remiantis COTIF F ir G priedais, techninei sąveikai užtikrinti yra 18 vienodų techninių normų. Pagal COTIF taikomų vienodų techninių normų paskirtis yra tokia pati, kaip ir Direktyvos (ES) 2016/797³ II skyriuje apibrėžtų ES techninių sąveikos specifikacijų, kurių būtina laikytis norint gauti leidimą vykdyti tarptautinį susisiekimą.

F ir G priedus taiko 43 iš 50 valstybių, kurios yra COTIF šalys, įskaitant jau minėtas 25 ES valstybes nares.

Remiantis COTIF H priedu, yra keturi priedai dėl bendrųjų saugos būdų. Pagal COTIF taikomų EST vienodųjų taisyklių priedų paskirtis yra tokia pati, kaip ir Direktyvos (ES) 2016/798⁴ II skyriuje apibrėžtų ES bendrųjų saugos būdų (BSB), kurių būtina laikytis norint gauti leidimą vykdyti tarptautinį susisiekimą.

H priedui įsigaliooti vis dar trūksta dviejų trečdalių valstybių, kurios yra OTIF šalys, pritarimo.

2.2. OTIF Techninių ekspertų komitetas

Techninių ekspertų komitetas įsteigtas pagal COTIF 13 straipsnio 1 dalies f punktą. Jį sudaro OTIF valstybės narės, taikančios COTIF F ir G priedus (APTU, ATMF).

³ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (nauja redakcija) (OL L 138, 2016 5 26, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

⁴ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (OL L 138, 2016 5 26, p. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

Techninių ekspertų komiteto kompetencijai priklauso klausimai, susiję su sąveika ir techniniu derinimu geležinkelių srityje, ir techninio patvirtinimo procedūros. Jis plėtoja APTU ir ATMF priedus ir juose pateiktas vienodąsias taisykles, taikomas tarptautiniam susisiekimui skirtoms geležinkelio priemonėms, visų pirma susijusias su:

- transporto priemonių ir infrastruktūros techninių normų priėmimu ir standartų tvirtinimu;
- transporto priemonių atitikties vertinimo procedūromis;
- transporto priemonių techninės priežiūros nuostatomis;
- atsakomybe už traukinių sudėtį ir saugų transporto priemonių naudojimą;
- rizikos vertinimo ir bendro įvertinimo nuostatomis;
- registrų specifikacijomis.

Šiuo metu Techninių ekspertų komitete veikia už komiteto sprendimų rengimą atsakinga nuolatinė darbo grupė (WG TECH).

Pagal COTIF 20 straipsnio 1 dalies b punktą ir F priedo (APTU) 6 straipsnį, Techninių ekspertų komitetas yra kompetentingas priimti arba iš dalies keisti vienodas technines normas.

Pagal G priedėlio (ATMF) 21 straipsnio 4 dalį Techninių ekspertų komitetas yra kompetentingas rekomenduoti metodus ir praktiką, susijusius su susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techninio priėmimo taisyklėmis.

2.3. Aktų priėmimas Techninių ekspertų komitete

Pagal APTU 6 straipsnį, Techninių ekspertų komitetas sprendžia, ar priimti vienodą techninę normą arba ją iš dalies keičiančią nuostatą, laikydamasis COTIF 16, 20 straipsniuose ir 33 straipsnio 6 dalyje nustatytos tvarkos. Šie sprendimai įsigalioja pagal Sutarties 35 straipsnio 3 ir 4 dalis.

2.4. Numatomi aktai, kuriuos Techninių ekspertų komitetas turi priimti 2025 m. birželio 17 ir 18 d. posėdyje

2.4.1. Posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ (LOC&PAS) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas

LOC&PAS vienodoje techninėje normoje nustatyti funkciniai ir techniniai reikalavimai, pagal kuriuos suteikiamas leidimas naudoti lokomotyvus ir keleivinius riedmenis tarptautiniam susisiekimui COTIF susitariančiųjų valstybių teritorijose, laikantis ATMF vienodųjų taisyklių. Ji apima techninius projektavimo ir gamybos reikalavimus ir patikros procedūras.

Šio pasiūlymo persvarstyti LOC&PAS vienodą techninę normą tikslas – ją suderinti su teisiniais pokyčiais Europos Sąjungoje ir atnaujinti konkrečius atvejus bei specialias įgyvendinimo taisykles. Be to, pasiūlyme aiškiau apibrėžiama LOC&PAS vienodos techninės normos taikymo sritis, jos taikymas laisvai judėti tinkamoms transporto priemonėms ir keičiamosioms transporto priemonėms.

Be kita ko, siūlomi šie pakeitimai:

- vienodos techninės normos taikymo srities ir taikymo paaiškinimas;
- nuorodų į ES teisės aktus ir standartus atnaujinimas;

- naujos nuostatos, taikomos transporto priemonės sąsajoms su riedmenų posistemiu ir su transporto priemonėje įrengta kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemi dalimi;
- pakeistos nuostatos, taikomos vandens išleidimui iš transporto priemonės sanitarinės įrangos arba per ją;
- pakeistos nuostatos dėl didžiausiosios srovės, tekančios kiekvienu stovinčios transporto priemonės pantografu;
- naujos nuostatos dėl nuriedėjimo nuo bėgių aptikimo ir prevencijos funkcijų;
- pakeistos nuostatos dėl traukinio rašytuvų;
- papildomi reikalavimai, susiję su dokumentais, kurie turi būti pateikti kartu su riedmenimis;
- papildomos nuostatos dėl leidimo transporto priemonės naudoti plačioje teritorijoje, taikomos kai kurių tipų keleiviniams vagonams, t. y. keičiamosioms transporto priemonėms;
- įgyvendinimo taisyklių atnaujinimas, visų pirma panaikinant galiojimo terminus (A ir B etapai) transporto priemonėms ir transporto priemonių tipams, atitinkantiems ankstesnes vienodų techninių normų versijas;
- konkrečių atvejų ir ypač specialių įgyvendinimo taisyklių, skirtų ES nepriklausančioms susitariančiosioms valstybėms, atnaujinimas;
- teksto redakciniai pakeitimai, kuriais vienoda techninė norma suderinama su naujausia praktika.

2.4.2. *Geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims (PRM) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas*

PRM vienoda techninė norma nustatyti suderinti prieinamumo reikalavimai keleivinėms transporto priemonėms, naudojamoms tarptautiniam eismui, kuriam taikomos ATMF vienodosios taisyklės.

Šio pasiūlymo persvarstyti PRM vienodą techninę normą tikslas – užtikrinti, kad ji būtų suderinta su teisiniais pokyčiais Europos Sąjungoje. Be to, pasiūlyme patikslinama PRM vienodos techninės normos taikymo sritis transporto priemonėms ir kitiems posistemiams. Visų pirma, PRM vienodą techninę normą yra paprastai privaloma taikyti naujiems keleiviniams riedmenims, kuriuos pagal ATMF vienodąsias taisykles leidžiama naudoti tarptautiniam eismui. PRM vienodoje techninėje normoje taip pat aprašomi pasirinktiniai infrastruktūros, eismo organizavimo ir telematikos posistemių parametrai.

Be kita ko, siūlomi šie pakeitimai:

- vienodos techninės normos taikymo srities ir taikymo paaiškinimas;
- nuorodų į ES teisės aktus ir standartus atnaujinimas;
- pakeistos nuostatos dėl keleivių durų atidarymo ir uždarymo garsinių signalų;
- pakeistos ir papildytos nuostatos dėl traukiniuose pateikiamos dinaminės maršruto informacijos;
- įgyvendinimo taisyklių atnaujinimas pagal LOC&PAS vienodos techninės normos įgyvendinimo taisykles;

- teksto redakciniai pakeitimai, kuriais vienoda techninė norma suderinama su naujausia praktika.

2.4.3. Transporto priemonių ženklinimui taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas

Ženklinimo vienodoje techninėje normoje nustatyti reikalavimai yra taikomi COTIF susitariančiose valstybėse naudojamų transporto priemonių numeriams ir susijusiems raidiniams ženklams ant jų kėbulo rėmų.

Pasiūlymo persvarstyti Ženklinimo vienodą techninę normą tikslas – atnaujinti nuorodas į ES nuostatas. Be to, kad taisyklės būtų lengviau suprantamos, turėtų būti įtraukta informacija, kuria būtų paaiškinta Europos transporto priemonės numerio (EVN) reikšmė prekiniais vagonams. Taip pat įtraukti kalbos pataisymai ir redakciniai pakeitimai.

2.4.4. Infrastruktūros posistemii (INF) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas

INF vienodoje techninėje normoje nustatyti geležinkelių infrastruktūros parametrai, kurie yra svarbūs siekiant užtikrinti suderinamumą su transporto priemonėmis, pagal ATMF vienodąsias taisykles naudojamomis tarptautiniam eismui, ir konkretūs šių parametru tikrinimo metodai.

Šio pasiūlymo persvarstyti INF vienodą techninę normą tikslas – ją suderinti su teisiniais pokyčiais Europos Sąjungoje ir atnaujinti konkrečius atvejus bei specialias įgyvendinimo taisykles.

Be kita ko, siūlomi šie pakeitimai:

- vienodos techninės normos taikymo srities ir pasirinktinio taikymo paaiškinimas;
- nuorodų į ES teisės aktus ir standartus atnaujinimas;
- naujos mišriojo vežimo nuostatos;
- atnaujintos geležinkelio linijų kategorijų nuostatos;
- naujos nuostatos dėl didžiausio slėgio pokyčio tuneliuose, kuriuose važiavimo greitis ne mažesnis kaip 200 km/h;
- pakeistos nuostatos dėl savanoriško vienodos techninės normos taikymo esamai infrastruktūrai;
- konkrečių atvejų ir ypač specialių įgyvendinimo taisyklių, skirtų ES nepriklausančioms susitariančiosioms valstybėms, atnaujinimas;
- teksto redakciniai pakeitimai, kuriais vienoda techninė norma suderinama su naujausia praktika.

2.4.5. Krovinių vežimo paslaugoms skirtoms telematikos priemonėms (TAF) taikytinos vienodos techninės normos pakeitimas

TAF vienodoje techninėje normoje nustatyti reikalavimai dėl geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų komunikacijos proceso, traukinių ir vagonų judėjimui sekti skirtų duomenų bazių ir krovinių vežimo klientams teiktinos informacijos.

Šiuo pasiūlymu siekiama suderinti TAF vienodos techninės normos I priedėlyje pateiktas nuorodas į Europos Sąjungos geležinkelių agentūros TAF techninės sąveikos specifikacijos techninius dokumentus.

Kad būtų ištaisytos klaidos, atsižvelgta į grįžtamąją informaciją, neatsilikta nuo technikos pažangos ir išlaikytas lygiavertiškumas specifikacijoms, apibrėžtoms Europos Sąjungos geležinkelių agentūros techniniame dokumente ERA-TD-105, reikia padaryti TAF vienodos techninės normos I priedėlyje nurodytų techninių dokumentų pakeitimų: TAF TSS D.2 priedas. F priedėlis. TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys

2.4.6. APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyno atnaujinimas

Žinyne pateikiami COTIF priedo F (APTU vienodosios taisyklės) ir COTIF priedo G (ATMF vienodosios taisyklės) įgyvendinimo ir taikymo tarptautinio geležinkelių transporto srityje reikalavimai, taip pat aprašomos įvairios su įgyvendinimu ir taikymu susijusios funkcijos ir atsakomybė. Tai yra praktinės gairės OTIF nariams ir valstybėms, suinteresuotoms prisijungti prie COTIF, ypač jų atitinkamų geležinkelių sektorių institucijoms, subjektams ir veikėjams.

Pagal COTIF teisiškai neprivalomas žinynas gali turėti teisinių pasekmių. Jį priima pagal COTIF įsteigtas Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos Techninių ekspertų komitetas, turintis teisę priimti žinyną ir jo pakeitimus, t. y. rekomendacijas pagal ATMF vienodosios taisyklės 21 straipsnio 4 dalį. Žinyne (ir atitinkamai jo pakeitimuose, kuriuos numatyta padaryti) būtų paaiškinta, kaip ES turi įgyvendinti savo įsipareigojimus pagal COTIF.

APTU ir ATMF vienodų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyną būtina atnaujinti, kad būtų atsižvelgta į COTIF susitariančiųjų valstybių gautą patirtį.

3.1. Sąjungos kompetencija ir balsavimo teisės

Pagal Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie COTIF, patvirtinto 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimu, 6 straipsnį:

„1. Priimant sprendimus Sąjungos išimtinai kompetencijai priklausančiais klausimais Sąjunga naudoja savo valstybių narių balsavimo teisėmis pagal Sutartį.

2. Priimant sprendimus tais klausimais, kurie priskirti pasidalijamajai Sąjungos ir jos valstybių narių kompetencijai, balsuoja Sąjunga arba jos valstybės narės.

3. Atsižvelgiant į Sutarties 26 straipsnio 7 dalį, Sąjunga turi tiek balsų, kiek jų turi visos jos valstybės narės, kurios taip pat yra Sutarties Šalys. Jei balsuoja Sąjunga, jos valstybės narės nebalsuoja.“.

Pagal SESV 3 straipsnio 2 dalį, Sąjunga naudoja išimtinę kompetenciją tarptautiniams įsipareigojimams priimti pagal COTIF, įskaitant pagal ją priimtas teises priemones, jei tokie įsipareigojimai gali padaryti poveikį galiojančioms Sąjungos taisyklėms ar pakeisti jų taikymo sritį.

Siūlomų sprendimų tikslas:

- LOC&PAS, PRM, INF ir Ženklinimo vienodos techninės normos suderinti su Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2023/1694⁵ (2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu).
- suderinti TAF vienodos techninės normos I priedėlyje pateiktas nuorodas į Europos Sąjungos geležinkelių agentūros TAF techninės sąveikos specifikacijos techninius dokumentus.

Šie sprendimai susiję su geležinkelių transporto paslaugomis. Daugumai geležinkelių transporto paslaugų taikomos Sąjungos taisyklės, todėl priimti minėti sprendimai gali joms padaryti poveikį arba dėl jų tos taisyklės gali pasikeisti. Todėl Sąjunga, atstovaujama Komisijos, turi pasinaudoti balsavimo teisėmis priimant šiuos sprendimus.

3.2. Siūlomos išvados

Dėl visų atitinkamai 2.4.1–2.4.6 punktuose nurodytų priežasčių Sąjunga turėtų balsuoti taip, kaip siūloma atitinkamai 3.2.1–3.2.6 punktuose.

3.2.1. Posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ (LOC&PAS) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas

Europos Sąjunga turėtų balsuoti už LOC&PAS vienodos techninės normos persvarstytą redakciją (TECH-25003), jei bus padaryti toliau išvardyti pakeitimai. Jei šie pakeitimai nebus padaryti, Europos Sąjunga turėtų balsuoti prieš pasiūlytą persvarstytą LOC&PAS vienodą techninę normą.

- (a) Priedo 1 skyriaus (*Introduction*) antroje pastraipoje žodis „infrastructure“ turėtų būti pakeistas žodžiu „network(s)“, kad būtų atsižvelgiama į tai, kad techninis suderinamumas apima ne vien infrastruktūrą, bet ir energetikos bei kelio signalizavimo aspektus.
- (b) Priedo 2.1 punkto (*The rolling stock subsystem as part of the rail system*) ketvirtoje pastraipoje žodžiai „UTP WAG“ turėtų būti išbraukti, nes ši vienoda techninė norma yra susijusi tik su posistemių „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“, kuriam WAG vienoda techninė norma netaikoma.
- (c) 2.2.1 punkto (*Train formation*) 1 papunktyje terminas „OTIF technical admission“ turėtų būti pakeistas terminu „UTP verification procedure“, kad derėtų su 4 papunkčio 0.1 dalimi.
- (d) Punktai 3.2.1 (*General requirements, requirements related to maintenance and operation*) ir 3.2.2 (*Requirements specific to other subsystem*) turėtų būti išbraukti siekiant nuoseklumo su 2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu.
- (e) 4.2.3.4.2 punkto d papunkčio pavadinimas turėtų būti pakeistas taip: „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and

⁵ 2023 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1694, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014 ir (ES) Nr. 1304/2014 ir Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/777 (OL L 222, 2023 9 8, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

signaling subsystem“, kad būtų visiškai suderintas su 2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu.

- (f) 4.2.3.4.2 punkto (*Running dynamic behaviour*) 8 papunktyje, 4.2.4.3 punkto (*Type of brake system*) 3 ir 4 papunkčiuose, 4.2.4.4.1 punkto (*Emergency braking command*) 3 papunktyje, 4.2.4.4.2 punkto (*Service braking command*) 5 papunktyje, 4.2.4.4.4 punkto (*Dynamic braking command*) 4 papunktyje, 4.2.4.8.2 punkto (*Magnetic track brake*) 6 papunktyje, 4.2.4.8.3 punkto (*Eddy current track brake*) 9 papunktyje, 4.2.5.5.6 punkto (*Door opening*) 2 papunktyje, 4.2.8.1.2 punkto (*Requirements on performance*) 8 papunktyje, 4.2.8.2.4 punkto (*Maximum power and current from the overhead contact line*) 4 papunktyje, 4.2.8.2.9.8 punkto (*Running through phase or system separation sections*)
- (g) (*RST level*) 5 papunkčio antroje įtraukoje, 4.2.9.1.6 punkto (*Driver's desk ergonomics*) 5 ir 6 papunkčiuose, 4.2.9.3.6 punkto (*Radio Remote control function by staff for shunting operation*) 4 papunktyje, 4.2.9.3.8.1 (*Sleeping mode*) punkte, 4.2.9.3.8.2 (*Passive shunting*) punkte, 4.2.9.3.8.3 (*Non leading*) punkte, 4.2.9.3.9 (*Traction status*) punkte, 4.2.10.4.2 punkto (*Smoke Control*) 5 papunktyje, 4.2.13 punkte (*Interface requirements with Automated Train Operation on-board*):
 - žodžiai „signalling system“ turėtų būti pakeisti žodžiais „control-command and signalling subsystem“,
 - žodžiai „See point 4.3.4“ turėtų būti išbraukti, nes tokia nuoroda nesusijusi su 4.2.3.4.2 punkto turiniu;
- (h) 4.2.4.6.1 punkte (*Limit of wheel rail adhesion profile*) žodžiai „Note to points (1) – (4)“ turėtų būti išbraukti, nes atitinkamas tekstas yra reikalavimas, o ne pastaba.
- (i) 4.2.4.7 punkto („Dynamic brake – Braking system linked to traction system“) trečia dalis turėtų būti pakeista taip: „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.“, kad būtų visiškai suderinta su 2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu.
- (j) 4.2.7.1.4 punkto (*Lamp controls*) 3 papunktyje žodžiai „a flashing/blinking mode“ turėtų būti pakeisti žodžiais „an automatic flashing/blinking mode“, kad tas punktas būtų suderintas su 2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu.
- (k) 4.2.9.6 punkto (*Recording device*) 1 papunkčio ketvirta įtrauka turėtų būti pakeista taip: „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“, kad tas punktas būtų suderintas su 2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu.
- (l) 4.2.12.2 punkto (*General documentation*) 24 papunktyje:
 - pirmoje įtraukoje žodžiai „signalling equipment“ turėtų būti pakeisti žodžiais „control-command and signalling subsystem“,
 - antra įtrauka turėtų būti pakeista taip: „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)“.
- (m) 6.2.6 punkto (*Assessment of documentation requested for operation and maintenance*) 1 papunktyje žodžiai „and assessing entity“ turėtų būti išbraukti, kad

tas punktas būtų suderintas su 2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu.

- (n) 7.3.2 punkte turėtų būti išbraukti visi konkretūs atvejai, numatyti Jungtinei Karalystei Šiaurės Airijos atžvilgiu, nes tokie atvejai apibrėžti LOC&PAS techninėje sąveikos specifikacijoje;

3.2.2. *Geležinkelių sistemos prieinamumui neigaliesiems ir riboto judumo asmenims (PRM) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas*

Europos Sąjunga turėtų balsuoti už persvarstytą PRM vienodos techninės normos redakciją, kokią ją OTIF pasiūlė Techninių ekspertų komiteto darbo dokumente TECH-25004.

3.2.3. *Transporto priemonių ženklavimui taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas*

Europos Sąjunga turėtų balsuoti už persvarstytą Ženklavimo vienodos techninės normos redakciją, kokią ją OTIF pasiūlė Techninių ekspertų komiteto darbo dokumente TECH-25005.

3.2.4. *Infrastruktūros posistemiui (INF) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymas*

Europos Sąjunga turėtų balsuoti už persvarstytą INF vienodos techninės normos redakciją, kokią ją OTIF pasiūlė Techninių ekspertų komiteto darbo dokumente TECH-25006.

3.2.5. *Krovinių vežimo paslaugoms skirtoms telematikos priemonėms (TAF) taikytinos vienodos techninės normos pakeitimas*

Europos Sąjunga turėtų balsuoti už persvarstytą TAF vienodos techninės normos redakciją, kokią ją OTIF pasiūlė Techninių ekspertų komiteto darbo dokumente TECH-25007, jei bus padaryti toliau išvardyti pakeitimai. Jei šis pakeitimas nebus padarytas, Europos Sąjunga turėtų balsuoti prieš pasiūlytą persvarstytą TAF vienodą techninę normą.

- I priedėlio lentelės 6 eilutė turėtų būti pakeista, kaip parodyta toliau, ir taip būtų daroma nuoroda į naujausią Agentūros paskelbtą TAF techninės sąveikos specifikacijos dokumentų redakciją⁶:

„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. *APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyno atnaujinimas*

Europos Sąjunga turėtų balsuoti už žinyno atnaujinimą, kokį jį OTIF pasiūlė Techninių ekspertų komiteto darbo dokumente TECH-25011, jei bus padaryti toliau išvardyti pakeitimai.

⁶ Pateikta adresu [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](https://www.rail.europa.eu/TSI_TAF/Technical%20documents%20at%20master).

Jei šie pakeitimai nebus padaryti, Europos Sąjunga turėtų balsuoti prieš pasiūlytą žinyno atnaujinimą.

5.3.3 punkte (*Specific cases*):

- konkretus atvejis turėtų būti naudojamas, jei nuokrypį nuo vienodos techninės normos reikalavimo nustatyti reikia dėl techninių apribojimų, darančių poveikį suderinamumui su esama sistema;
- nacionaliniame techniniame reikalavime turėtų būti apibrėžiami kitokie reikalavimai, nei nustatyti vienoje techninėje normoje;
- jei konkretaus atvejo vertinimo metodas yra sudėtingas ir pernelyg ilgas, kad būtų galima jį aprašyti vienoje techninėje normoje, į vienodą techninę normą įtraukta konkrečiame atvejyje gali būti daroma nuoroda į konkretų nacionalinį techninį reikalavimą, kuriame nustatytas atitinkamas vertinimo metodas.

5.4 punkte (*National technical requirements*):

- jei nacionalinis techninis reikalavimas visiškai arba iš dalies patenka į vienodoje techninėje normoje nustatyto reikalavimo taikymo sritį, jis turėtų būti perkeltas į vienodą techninę normą kaip konkretus atvejis.

10.3 punkte (*Correlation with EU Law*):

- ES ir OTIF tarpusavyje suderino ir reikalavimus, kuriuos turi atitikti už techninę priežiūrą atsakingi subjektai, kad gautų sertifikatą, ir už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo įstaigų įgaliojimus, tačiau ne Europos Sąjungos už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo įstaigų veikla apsiriboja už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimu tik už Europos Sąjungos ribų, neatsižvelgiant į tai, ar už techninę priežiūrą atsakingiems subjektams keliami reikalavimai yra lygiaverčiai ES teisės aktams ir COTIF, ir neatsižvelgiant į tai, kad remdamasi COTIF Europos Sąjunga priima į ją atvykstančias tarptautinio eismo transporto priemones, atitinkančias vienodą techninę normą. Todėl ne Europos Sąjungos už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo įstaigos neturėtų joje sertifikuoti už techninę priežiūrą atsakingų subjektų, nebent taip būtų leidžiama pagal konkretų susitarimą su Europos Sąjunga.
- Atsižvelgiant į tai, kad ATMF vienodosiose taisyklėse nėra rinkos prieigos sąlygų paslaugoms teikti, užsienio už techninę priežiūrą atsakingas subjektai ir tokių subjektų sertifikavimo įstaigos negali remdamasi COTIF reikalauti teisės teikti savo paslaugas kitoje valstybėje, tačiau tokias paslaugas vienos arba kelių šių valstybių teritorijoje galima leisti teikti vienašaliais arba daugiašaliais tų valstybių sprendimais.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „*nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigta organė, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą*“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma nepriklausomai nuo to, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis⁷.

Sąvoka „*teisinę galią turintys aktai*“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „*gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį*“⁸.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Techninių ekspertų komitetas yra susitarimu, t. y. COTIF, visų pirma 13 straipsnio 1 dalies f punktu, įsteigtas organas.

Pirmiau išvardyti aktai, kuriuos turi priimti Techninių ekspertų komitetas 17-ajame posėdyje, yra teisinę galią turintys aktai.

Numatomais aktais iš dalies keičiama OTIF teisinė sistema. Kadangi Sąjunga yra visateisė COTIF⁹ susitariančioji šalis, numatomi aktai Sąjungai bus privalomi pagal tarptautinę teisę, laikantis APTU 6 straipsnio 1 dalies ir COTIF 35 straipsnio 3 ir 4 dalių.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

4.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio.

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su tarptautiniu geležinkelių transportu.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 91 straipsnis.

4.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 91 straipsnis kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

⁷ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija / Taryba*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

⁸ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija / Taryba*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

⁹ Tarybos sprendimas 103/2013/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo (OL L 51, 2013 2 23, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF) Techninių ekspertų komiteto 17-ajame posėdyje, dėl vienodų techninių normų, taikytinų posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“, geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims, transporto priemonių ženklavimui, infrastruktūros posistemiui, krovinių vežimo paslaugoms skirtų telematikos priemonių posistemiui, persvarstymo ir dėl APTU bei ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyno atnaujinimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) pagal Tarybos sprendimą 2013/103/ES¹⁰ ir Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF) susitarimą dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie COTIF (toliau – Susitarimas) Sąjunga prisijungė prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu¹¹;
- (2) pagal COTIF 13 straipsnio 1 dalies f punktą buvo įsteigtas OTIF Techninių ekspertų komitetas;
- (3) pagal COTIF 20 straipsnio 1 dalies b punktą ir Vienodųjų techninių standartų tvirtinimo ir vienodų techninių normų, taikomų geležinkelio priemonėms, kurias ketinama naudoti tarptautiniam susisiekimui, priėmimo taisyklių (APTU, COTIF F priedo) 6 straipsnio 1 dalį, Techninių ekspertų komitetas yra kompetentingas priimti arba iš dalies pakeisti, be kita ko, vienodas technines normas, taikytinas posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ (LOC&PAS), geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims (PRM), transporto priemonių ženklavimui ir krovinių vežimo paslaugoms skirtų telematikos priemonių (TAF) posistemiui;
- (4) pagal COTIF 20 straipsnio 1 dalies e punktą ir Tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techninio vienodųjų priėmimo taisyklių (Konvencijos G priedėlyje – ATMF) 21 straipsnio 4 dalį, Techninių ekspertų komitetas yra

¹⁰ 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimas 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo (OL L 51, 2013 2 23, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

¹¹ OL L 51, 2013 2 23, p. 8–10.

kompetentingas priimti arba iš dalies pakeisti, be kita ko, APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyną;

- (5) Techninių ekspertų komitetas į savo 17-ojo posėdžio, vyksiančio 2025 m. birželio 17 ir 18 d., darbotvarkę įtraukė pasiūlymą dėl sprendimų, kuriais persvarstomos LOC&PAS, PRM, Ženklinimo ir INF vienodos techninės normos, iš dalies pakeičiamas TAF vienodos techninės normos I priedėlis, taip pat atnaujinamas APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinynas;
- (6) Techninių ekspertų komiteto aktai, kuriuos numatoma priimti, turės teisinę galią;
- (7) tikslinga nustatyti atitinkamą poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Techninių ekspertų komitete, nes siūlomi sprendimai bus privalomi Sąjungai pagal APTU 6 straipsnio 1 dalį ir COTIF 35 straipsnio 3 ir 4 dalis;
- (8) tų sprendimų tikslai – LOC&PAS, PRM, Ženklinimo ir INF vienodos techninės normos suderinti su Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2023/1694¹², suderinti nuorodas į Europos Sąjungos geležinkelių agentūros TAF techninės sąveikos specifikacijos techninius dokumentus, išvardytus TAF vienodos techninės normos I priedėlyje, ir atnaujinti APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyną atsižvelgiant į COTIF valstybių narių gautą patirtį;
- (9) numatomi OTIF sprendimai, kuriais persvarstomos PRM, Ženklinimo ir INF vienodos techninės normos, atitinka Sąjungos teisę ir strateginius tikslus, nes padeda OTIF teisės aktus suderinti su lygiavertėmis Sąjungos teisės nuostatomis, todėl Sąjunga jiems turėtų pritarti;
- (10) numatomi OTIF sprendimai, kuriais persvarstoma LOC&PAS vienoda techninė norma ir iš dalies keičiamas TAF vienodos techninės normos I priedėlis, taip pat iš esmės atitinka Sąjungos teisę ir strateginius tikslus ir padeda OTIF teisės aktus suderinti su lygiavertėmis Sąjungos teisės nuostatomis. Tačiau kai kurie OTIF pasiūlyti pakeitimai turėtų būti suderinti su Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2023/1694¹³ (2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkiniu). Todėl būtina pasiūlyti iš dalies pakeisti numatytus priimti OTIF sprendimus, kuriais persvarstoma LOC&PAS vienoda techninė norma ir iš dalies keičiamas TAF vienodos techninės normos I priedėlis, kad būtų užtikrintas suderinimas su ES *acquis*, į kurią įtraukti naujausi pakeitimai, padaryti 2023 m. Techninės sąveikos specifikacijos dokumentų rinkinyje. Todėl Sąjunga sprendimams, kuriuos numatyta priimti, turėtų pritarti, jei tokie pakeitimai bus padaryti,

¹² 2023 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1694, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014 ir (ES) Nr. 1304/2014 ir Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/777 (OL L 222, 2023 9 8, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

¹³ 2023 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1694, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014 ir (ES) Nr. 1304/2014 ir Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/777 (OL L 222, 2023 9 8, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties Techninių ekspertų komiteto 17-ajame posėdyje, dėl posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ (LOC&PAS) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymo, geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims (PRM) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymo, transporto priemonių ženklavimui taikytinos vienodos techninės normos persvarstymo, infrastruktūros posistemiui (INF) taikytinos vienodos techninės normos persvarstymo, taip pat dėl TAF vienodos techninės normos I priedėlyje pateiktų nuorodų į TAF techninės sąveikos specifikacijos techninius dokumentus atnaujinimo ir APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyno atnaujinimo yra:

- 1) balsuoti už Techninių ekspertų siūlomą persvarstytą posistemiui „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ (LOC&PAS) taikytiną vienodą techninę normą (su ja galima susipažinti Techninių ekspertų komiteto darbiname dokumente TECH-25003 UTP LOC&PAS), jei bus padaryti šie pakeitimai:
 - (a) priedo 1 skyriaus (*Introduction*) antroje pastraipoje žodis „infrastructure“ pakeičiamas žodžiu „network(s)“;
 - (b) priedo 2.1 punkto (*The rolling stock subsystem as part of the rail system*) ketvirtoje pastraipoje išbraukiama „ , UTP WAG“;
 - (c) 2.2.1 punkto (*Train formation*) 1 papunktyje terminas „OTIF technical admission“ pakeičiamas terminu „UTP verification procedure“;
 - (d) išbraukiami punktai 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) ir 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem)
 - (e) 4.2.3.4.2 punkto d papunkčio pavadinimas pakeičiamas taip: „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;
 - (f) 4.2.3.4.2 punkto (*Running dynamic behaviour*) 8 papunktyje, 4.2.4.3 punkto (*Type of brake system*) 3 ir 4 papunkčiuose, 4.2.4.4.1 punkto (*Emergency braking command*) 3 papunktyje, 4.2.4.4.2 punkto (*Service braking command*) 5 papunktyje, 4.2.4.4.4 punkto (*Dynamic braking command*) 4 papunktyje, 4.2.4.8.2 punkto (*Magnetic track brake*) 6 papunktyje, 4.2.4.8.3 punkto (*Eddy current track brake*) 9 papunktyje, 4.2.5.5.6 punkto (*Door opening*) 2 papunktyje, 4.2.8.1.2 punkto (*Requirements on performance*) 8 papunktyje, 4.2.8.2.4 punkto (*Maximum power and current from the overhead contact line*) 4 papunktyje, 4.2.8.2.9.8 punkto (*Running through phase or system separation sections (RST level)*) 5 papunkčio antroje pastraipoje, 4.2.9.1.6 punkto (*Driver's desk ergonomics*) 5 ir 6 papunkčiuose, 4.2.9.3.6 punkto (*Radio Remote control function by staff for shunting operation*) 4 papunktyje, 4.2.9.3.8.1 (*Sleeping mode*) punkte, 4.2.9.3.8.2 (*Passive shunting*) punkte, 4.2.9.3.8.3 (*Non leading*) punkte, 4.2.9.3.9 (*Traction status*) punkte, 4.2.10.4.2 punkto (*Smoke Control*) 5 papunktyje, 4.2.13 punkte (*Interface requirements with Automated Train Operation on-board*):
 - žodžiai „signalling system“ pakeičiami žodžiais „control-command and signalling subsystem“,

- žodžiai „See point 4.3.4“ išbraukiami;
 - (g) 4.2.4.6.1 punkte (*Limit of wheel rail adhesion profile*) žodžiai „Note to points (1) – (4)“ išbraukiami;
 - (h) 4.2.4.7 punkto (*Dynamic brake – Braking system linked to traction system*) trečias papunktis pakeičiamas taip: „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) 4.2.7.1.4 punkto (*Lamp controls*) 3 papunktyje žodžiai „a flashing/blinking mode“ pakeičiami žodžiais „an automatic flashing/blinking mode“;
 - (j) 4.2.9.6 punkto (*Recording device*) 1 papunkčio ketvirta dalis pakeičiama taip: „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“;
 - (k) 4.2.12.2 punkto (*General documentation*) 24 papunktyje:
 - pirmoje įtraukoje žodžiai „signalling equipment“ pakeičiami žodžiais „control-command and signalling subsystem“;
 - antra įtrauka pakeičiama taip: „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
 - (l) 6.2.6 punkto (*Assessment of documentation requested for operation and maintenance*) 1 papunktyje išbraukiami žodžiai „and assessing entity“;
 - (m) 7.3.2 punkte išbraukiami visi konkretūs atvejai, numatyti Jungtinei Karalystei Šiaurės Airijos atžvilgiu;
- 2) balsuoti už Techninių ekspertų komiteto pasiūlytus geležinkelių sistemos prieinamumui neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims taikytinos vienodos techninės normos pakeitimus, kaip nurodyta Techninių ekspertų komiteto darbiname dokumente TECH-25004 UTP PRM;
 - 3) balsuoti už Techninių ekspertų komiteto siūlomus Ženklavimo vienodos techninės normos pakeitimus, kaip nurodyta Techninių ekspertų komiteto darbiname dokumente TECH-25005 UTP *Marking*;
 - 4) balsuoti už Techninių ekspertų komiteto siūlomus infrastruktūros posistemiui (INF) taikytinos vienodos techninės normos pakeitimus, kaip nurodyta Techninių ekspertų komiteto darbiname dokumente TECH-25006 UTP INF;
 - 5) balsuoti už Techninių ekspertų komiteto pasiūlymą atnaujinti TAF vienodos techninės normos I priedėlyje pateiktas nuorodas į TAF techninės sąveikos specifikacijos techninius dokumentus, kaip nurodyta Techninių ekspertų komiteto darbiname dokumente TECH-25007 UTP TAF, jei bus padaryti šie pakeitimai:
 - I priedėlio lentelės 6 eilutė pakeičiama taip:

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

- 6) balsuoti už Techninių ekspertų komiteto pasiūlymą atnaujinti APTU ir ATMF vienodųjų taisyklių įgyvendinimo ir taikymo žinyną, kaip nurodyta Techninių ekspertų komiteto darbiniam dokumente TECH-25011 *Handbook*, jei bus padaryti šie pakeitimai:
- 5.3.3 punkte (*Specific cases*):
 - pirmoje įtraukoje žodžiai „A specific case is primarily used“ turėtų būti pakeisti žodžiais „A specific case should be used“,
 - pirmoje įtraukoje frazė „deviation from a requirement in the UTP“ turėtų būti užbaigta žodžiais „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.“,
 - pirmoje įtraukoje žodžiai „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs“ turėtų būti pakeisti žodžiais „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs“,
 - penktoje įtraukoje žodžiai „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ turėtų būti pakeisti žodžiais „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method“;
 - 5.4 punkte (*National technical requirements*):
 - ketvirtoje įtraukoje žodžiai „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ turėtų būti pakeisti žodžiais „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“;
 - 10.3 punkte (*Correlation with EU Law*):
 - antroje dalyje žodžiai „whether an ECM“ turėtų būti pakeisti žodžiais „whether their ECM“,
 - ketvirtos dalies pirmoje įtraukoje žodžiai „should be accepted“ turėtų būti pakeisti žodžiais „should be accepted in international traffic“,
 - ketvirtos dalies antroje įtraukoje žodžiai „For the purpose of providing ECM services,“ turėtų būti pakeisti žodžiais „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,“ o žodžiai „Contracting States“ – žodžiais „that Contracting State“;
- 7) Neesminiams šiame straipsnyje išdėstytų aktų pakeitimams Komisija gali pritarti be papildomo Tarybos sprendimo.

2 straipsnis

Priimti Techninių ekspertų komiteto sprendimai skelbiami *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, nurodant jų įsigaliojimo dieną.

3 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja 2025 m. birželio 16 d.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė