



Briselē, 2025. gada 4. jūnijā
(OR. en)

9461/25

Starpiestāžu lieta:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2025. gada 4. jūnijs

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāre *Thérèse BLANCHET*

Temats: Priekšlikums
PADOMES LĒMUMS
par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Tehnisko ekspertu komitejas 17. sanāsmē attiecībā uz vienoto tehnisko priekšrakstu pārskatīšanu, kuri piemērojami apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” (*UTP LOC&PAS*), dzelzceļa sistēmas pieejamībai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*UTP PRM*), ritekļu marķēšanai (*UTP Marking*), apakšsistēmai “Infrastruktūra” (*UTP INF*), kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmai (*UTP TAF*) un *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatas atjaunināšanai

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2025) 305 final.

Pielikumā: COM(2025) 305 final

Briselē, 4.6.2025.
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Tehnisko ekspertu komitejas 17. sanāsmē attiecībā uz vienoto tehnisko priekšrakstu pārskatīšanu, kuri piemērojami apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” (*UTP LOC&PAS*), dzelzceļa sistēmas pieejamībai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*UTP PRM*), ritekļu marķēšanai (*UTP Marking*), apakšsistēmai “Infrastruktūra” (*UTP INF*), kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmai (*UTP TAF*) un *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatas atjaunināšanai

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

2025. gada 17. un 18. jūnijā Bernē notiks Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Tehnisko ekspertu komitejas (*CTE*) 17. sesija. Šīs sanāksmes darba kārtībā ir iekļauti šādi priekšlikumi pieņemšanai:

- apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (*UTP LOC&PAS*) pārskatīšana;
- dzelzceļa sistēmas pieejamības personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (*UTP PRM*) pārskatīšana;
- ritekļu marķējumam piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (*UTP Marking*) pārskatīšana;
- apakšsistēmai “Infrastruktūra” piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (*UTP INF*) pārskatīšana;
- kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmai piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (*UTP TAF*) I papildinājuma (atsauču uz tehniskajiem dokumentiem) grozīšana;
- *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatas atjaunināšana.

Sanāksmes darba kārtība un dokumenti, kas attiecas uz pieņemšanai paredzētajiem priekšlikumiem, ir pieejami *OTIF* tīmekļvietnē https://otif.org/en/?page_id=1025.

OTIF izstrādā vienotu starptautiskā dzelzceļa transporta juridisko režīmu trīs svarīgākajās darbības jomās: savstarpējā tehniskā izmantojamība, bīstamās kravas un dzelzceļa līgumtiesības.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*)

1980. gada 9. maija Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (“*COTIF*”), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, ir starptautisks nolīgums, kura puses ir gan Savienība, gan 25 dalībvalstis¹.

Padome 2011. gada 16. jūnijā pieņēma Padomes Lēmumu 2013/103/ES parakstīt un noslēgt Nolīgumu starp Eiropas Savienību un *OTIF* par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (“Nolīgums par ES pievienošanos *COTIF*”)².

Nolīgums stājās spēkā 2011. gada 1. jūlijā.

¹ Līgumslēdzējas nav tikai Kipra un Malta.

² Padomes Lēmums 2013/103/ES (2011. gada 16. jūnijs) par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Saskaņā ar *COTIF* 2. panta 1. punktu *OTIF* mērķis ir visnotaļ veicināt, uzlabot un atvieglot starptautisko dzelzceļa satiksmi, izveidojot vienotu tiesisku sistēmu dažādās tiesību jomās, kas attiecas uz starptautisko dzelzceļa satiksmi. *COTIF* arī reglamentē organizācijas vadību, mērķus, pilnvaras, attiecības ar līgumslēdzējām valstīm un darbību kopumā.

Tāpēc *COTIF* aplūko dzelzceļa nozares tiesības vairākos atšķirīgos juridiskos un tehniskos dzelzceļa jautājumos, kas iedalīti divās daļās: pati konvencija, ar ko reglamentē *OTIF* darbību, un astoņi papildinājumi, kuros noteiktas vienotas dzelzceļa tiesības:

- A papildinājums. Pasažieru starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgums (*CIV*);
- B papildinājums. Kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgums (*CIM*);
- C papildinājums. Bīstamo kravu starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi (*RID*);
- D papildinājums. Līgums par ritekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUV*);
- E papildinājums. Līgums par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (*CUI*);
- F papildinājums. Vienoti noteikumi par tādu tehnisko standartu apstiprināšanu un vienotu tehnisko priekšrakstu pieņemšanu, kas piemērojami izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētiem dzelzceļa materiāliem (*APTU UR*);
- G papildinājums. Vienoti noteikumi par starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu (*ATMF UR*);
- H papildinājums. Vienoti noteikumi par vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē (*EST UR*).

Uz *COTIF* F un G papildinājumu balstīti 18 vienoti tehniskie priekšraksti (*UTP*) par savstarpēju tehnisko izmantojamību. *COTIF* ietvaros *UTP* ir tas pats mērķis, kas Direktīvas (ES) 2016/797 II nodaļā definētajām ES savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (SITS) atzīšanai dalībai starptautiskajā satiksmē³.

F un G papildinājumu piemēro 43 no 50 valstīm, kuras ir *COTIF* līgumslēdzējas puses, ieskaitot jau minētās 25 ES dalībvalstis.

COTIF H papildinājumā balstīti 4 pielikumi par kopīgām drošības metodēm. *EST UR* pielikumiem *COTIF* ietvaros ir tas pats mērķis, kas Direktīvas (ES) 2016/798 II nodaļā noteiktajai kopīgo drošības metožu (*CMS*) atzīšanai dalībai starptautiskajā satiksmē⁴.

H papildinājuma stāšanās spēkā vēl nav apstiprināta divās trešdaļās valstu, kas ir *OTIF* puses.

2.2. *OTIF* Tehnisko ekspertu komiteja (*CTE*)

CTE ir izveidota ar *COTIF* 13. panta 1. punkta f) apakšpunktu. To veido *OTIF* dalībvalstis, kuras piemēro *COTIF* F un G papildinājumu (*APTU*, *ATMF*).

CTE ir kompetence savstarpējas izmantojamības un tehniskās harmonizācijas jautājumos dzelzceļa jomā un tehniskās apstiprināšanas procedūrās. Tā izstrādā *APTU* un *ATMF*

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija) (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (pārstrādāta redakcija) (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

papildinājumus un tās vienotos noteikumus, kas piemērojami izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētiem dzelzceļa materiāliem un galvenokārt attiecas uz:

- tehnisko priekšrakstu pieņemšanu attiecībā uz ritekļiem un infrastruktūru, kā arī standartu validēšanu;
- ritekļu atbilstības novērtēšanas procedūrām;
- noteikumiem par ritekļu tehnisko apkopi;
- atbildību par vilcienu sastāvu veidošanu un ritekļu drošu izmantošanu;
- noteikumiem par riska izvērtēšanu un novērtēšanu;
- reģistru specifikācijām.

CTE patlaban darbojas pastāvīga darba grupa (*WG TECH*), kuras pienākums ir sagatavot tās lēmumus.

Saskaņā ar *COTIF* 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu un atbilstoši *F* papildinājuma (*APTU*) 6. pantam *CTE* kompetencē ir pieņemt vai grozīt *UTP*.

Saskaņā ar *G* papildinājuma (*ATMF*) 21. panta 4. punktu *CTE* ir kompetenta ieteikt metodes un praksi attiecībā uz starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu.

2.3. Aktu pieņemšana, ko veic *CTE*

Saskaņā ar *APTU* 6. pantu *CTE* lemj, vai pieņemt *UTP* vai tā grozījumus, saskaņā ar *COTIF* 16. un 20. pantā un 33. panta 6. punktā izklāstīto procedūru. Šie lēmumi stājas spēkā saskaņā ar minētās konvencijas 35. panta 3. un 4. punktu.

2.4. Akti, kurus paredzēts pieņemt *CTE* 2025. gada 17. un 18. jūnija sesijā

2.4.1. Apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (*UTP LOC&PAS*) pārskatīšana

UTP LOC&PAS nosaka funkcionālās un tehniskās prasības lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva atzīšanai starptautiskajiem pārvadājumiem visu *COTIF* līgumslēdzēju valstu teritorijās saskaņā ar *ATMF UR*. Tas aptver tehniskās projektēšanas un ražošanas prasības un verifikācijas procedūras.

Šā *UTP LOC&PAS* pārskatīšanas priekšlikuma mērķis ir saglabāt tā saskaņotību ar tiesību aktu attīstību Eiropas Savienībā un atjaunināt specifiskus gadījumus un atsevišķus īstenošanas noteikumus. Turklāt priekšlikumā ir precizēta *UTP LOC&PAS* darbības joma un tā piemērošana ritekļiem, kas piemēroti brīvai aprītei, un maināmiem ritekļiem.

Ierosinātās izmaiņas ir šādas:

- precizējumi par *UTP* darbības jomu un piemērošanu;
- atjauninātas atsauces uz ES tiesību aktiem un standartiem;
- jauni noteikumi par ritošā sastāva apakšsistēmas un vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas borta daļas saskarnēm riteklī;
- grozīti noteikumi par ūdeni, kas izplūst no vilciena sanitārajām labierīcībām vai caur tām;
- grozīti noteikumi par maksimālo strāvu caur katru pantogrāfu stāvēšanas laikā;

- jauni noteikumi par nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcijām;
- grozīti noteikumi par vilciena datu reģistrēšanas ierīci;
- papildu prasības attiecībā uz dokumentāciju, kas jāiesniedz kopā ar ritošo sastāvu;
- papildu noteikumi attiecībā uz piekļuvi plašai izmantošanas telpai, kas piemērojami konkrētiem pasažieru vagonu veidiem, t. i., maināmiem ritekļiem;
- atjaunināti īstenošanas noteikumi, it īpaši – atcelti derīguma termiņi (A un B posms) ritekļiem un ritekļu tipiem, kuri atbilst agrākām *UTP* redakcijām;
- īpašu gadījumu un īpašu īstenošanas noteikumu atjaunināšana attiecībā uz līgumslēdzējām valstīm, kas nav ES dalībvalstis;
- redakcionālas izmaiņas, lai saskaņotu *UTP* ar jaunāko praksi.

2.4.2. *Dzelzceļa sistēmas pieejamības personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (UTP PRM) pārskatīšana*

UTP PRM nosaka saskaņotas pieejamības prasības pasažieru ritekļiem, ko izmanto starptautiskajā satiksmē *ATMF UR* darbības jomā.

Šā *UTP PRM* pārskatīšanas priekšlikuma mērķis ir saglabāt to saskanību ar tiesību attīstību Eiropas Savienībā. Turklāt priekšlikumā ir precizēta *UTP PRM* darbības joma attiecībā uz ritekļiem un citām apakšsistēmām. Konkrētāk, *UTP PRM* piemērošana kopumā ir obligāta jaunam pasažieru ritošajam sastāvam, kas atzīts starptautiskajiem pārvadājumiem saskaņā ar *ATMF UR*. *UTP PRM* ir arī aprakstīti infrastruktūras, ekspluatācijas un telemātikas apakšsistēmu darbības parametri.

Ierosinātās izmaiņas ir šādas:

- precizējumi par *UTP* darbības jomu un piemērošanu;
- atjauninātas atsauces uz ES tiesību aktiem un standartiem;
- grozīti noteikumi par skaņas signāliem, kas saistīti ar pasažieru durvju atvēršanu un aizvēršanu;
- grozīti un papildu noteikumi par mainīgo maršruta informāciju vilcienos un par vilcieniem;
- atjaunināti īstenošanas noteikumi saskaņā ar *UTP LOC&PAS* īstenošanas noteikumiem;
- redakcionālas izmaiņas, lai saskaņotu *UTP* ar jaunāko praksi.

2.4.3. *Ritekļu marķējumam piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (UTP Marking) pārskatīšana*

UTP Marking nosaka prasības, kas piemērojamas ritekļiem, kurus izmanto *COTIF* līgumslēdzējās valstīs, attiecībā uz to ritekļu numuriem un saistītajiem alfabētiskajiem marķējumiem uz to virsbūves rāmjiem.

Šā *UTP Markings* pārskatīšanas priekšlikuma mērķis ir atjaunināt atsauces uz ES noteikumiem. Turklāt, lai atvieglotu izpratni par noteikumiem, būtu jāpievieno informācija,

lai precizētu Eiropas ritekļa numura (*EVN*) nozīmi attiecībā uz kravas vagoniem. Ir iekļauti arī valodu labojumi un redakcionālas izmaiņas.

2.4.4. *Apakšsistēmai "Infrastruktūra" piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (UTP INF) pārskatīšana*

UTP INF ir izklāstīti dzelzceļa infrastruktūras parametri, kas ir būtiski attiecībā uz savietojamību ar ritekļiem, kurus izmanto starptautiskajā satiksmē *ATMF UR* darbības jomā, un īpašas metodes šo parametru pārbaudei.

Šā *UTP INF* pārskatīšanas priekšlikuma mērķis ir saglabāt tā saskaņotību ar tiesību aktu attīstību Eiropas Savienībā un atjaunināt specifiskus gadījumus un atsevišķus īstenošanas noteikumus.

Ierosinātās izmaiņas ir šādas:

- precizējumi par *UTP* darbības jomu un fakultatīvu piemērošanu;
- atjauninātas atsauces uz ES tiesību aktiem un standartiem;
- jauni noteikumi par kombinētajiem pārvadājumiem;
- atjaunināti noteikumi par līniju kategorijām;
- jauni noteikumi par maksimālajām spiediena svārstībām tuneļos, kuros ekspluatācijas ātrums ir 200 km/h vai lielāks;
- grozīti noteikumi par *UTP* brīvprātīgu piemērošanu esošajai infrastruktūrai;
- īpašu gadījumu un īpašu īstenošanas noteikumu atjaunināšana attiecībā uz līgumslēdzējām valstīm, kas nav ES dalībvalstis;
- redakcionālas izmaiņas, lai saskaņotu *UTP* ar jaunāko praksi.

2.4.5. *UTP kravas pārvadājumu telemātikas lietojumu (UTP TAF) grozīšana*

UTP TAF nosaka prasības, kas attiecas uz saziņu starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, datubāzēm, ko paredzēts izmantot vilcienu un vagonu kustības izsekošanai, un informāciju, kas sniedzama kravu pārvadājumu klientiem.

Šā priekšlikuma mērķis ir atjaunināt norādes uz *UTP TAF* I papildinājumā uzskaitītajiem *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem.

TAF UTP I papildinājumā minētie tehniskie dokumenti ir jāgroza, lai labotu kļūdas, ņemtu vērā atsauksmes, tiktu līdzī tehnikas attīstībai un saglabātu līdzvērtību specifikācijām, kas noteiktas *ERA* tehniskajā dokumentā *ERA-TD-105: TAF SITS – D.2. pielikums: F papildinājums. TAF SITS datu un ziņojumu paraugs*.

2.4.6. *APTU un ATMF vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatas atjaunināšana*

Rokasgrāmatā ir izklāstītas prasības attiecībā uz *COTIF* F papildinājuma (*APTU UR*) un *COTIF* G papildinājuma (*ATMF UR*) īstenošanu un piemērošanu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem un aprakstīti dažādie uzdevumi un pienākumi saistībā ar īstenošanu un piemērošanu. Tā ir paredzēta kā praktiska atsauce *OTIF* dalībvalstīm un valstīm, kuras ir ieinteresētas pievienoties *COTIF*, it īpaši iestādēm, struktūrām un dalībniekiem to attiecīgajās dzelzceļa nozarēs.

Rokasgrāmata nav juridiski saistoša saskaņā ar *COTIF*, tomēr tā var radīt juridiskas sekas. To ir pieņēmusi *OTIF CTE*, kas izveidota ar *COTIF* un kam ir pilnvaras pieņemt rokasgrāmatu

un tās grozījumus, t. i., ieteikumus saskaņā ar *ATMF UR* 21. panta 4. punktu. Rokasgrāmata (un tādējādi arī paredzētais tās grozījums) noteiks, kā ES ir jāīsteno tās pienākumi saskaņā ar *COTIF*.

Lai ņemtu vērā *COTIF* līgumslēdzēju valstu pieredzi, *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmata ir jāatjaunina.

3.1. Savienības kompetence un balsstiesības

Atbilstoši ar Padomes 2011. gada 16. jūnija lēmumu apstiprinātā Nolīguma starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos *COTIF* 6. pantam:

“1. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai ir ekskluzīva kompetence, Savienība īsteno tās dalībvalstu balsošanas tiesības saskaņā ar konvenciju.

2. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai un tās dalībvalstīm ir dalīta kompetence, balso vai nu Savienība, vai tās dalībvalstis.

3. Savienības balsu skaits ir līdzvērtīgs to Savienības dalībvalstu balsu skaitam, kuras vienlaikus ir konvencijas dalībnieces, ievērojot konvencijas 26. panta 7. punktu. Ja balso Savienība, tās dalībvalstis nebalso.”

Saskaņā ar *LESD* 3. panta 2. punktu Savienībai ir ekskluzīva kompetence attiecībā uz starptautiskām saistībām, kas jāuzņemas *COTIF* kontekstā, arī juridiskajiem instrumentiem, ko pieņem uz tās pamata, ja tādas saistības var ietekmēt spēkā esošos Savienības noteikumus vai mainīt to tvērumu.

Ierosināto lēmumu mērķis ir:

- saskaņot *UTP LOC&PAS*, *UTP PRM*, *UTP INF* un *UTP Marking* ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1694⁵ (“2023. gada SITS pakete”);
- pielāgot atsauces uz *ERA TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas uzskaitīti *UTP TAF I* papildinājumā.

Šie lēmumi skar dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Uz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem lielā mērā attiecas Savienības normas, tāpēc šo lēmumu pieņemšana var tās ietekmēt vai mainīt. Līdz ar to balsstiesības šo lēmumu pieņemšanā jāīsteno Savienībai, to pārstāvēt Komisijai.

3.2. Ierosinātie secinājumi

Visu 2.4.1.–2.4.6. punktā attiecīgi aprakstīto iemeslu dēļ Savienībai būtu jābalso tā, kā ierosināts attiecīgi 3.2.1.–3.2.6. punktā.

⁵ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1694 (2023. gada 10. augusts), ar ko groza Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1304/2014 un Īstenošanas regulu (ES) 2019/777 (OV L 222, 8.9.2023., 88. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

3.2.1. *Apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (UTP LOC&PAS) pārskatīšana*

Eiropas Savienībai būtu jābalso par *UTP LOC&PAS* TECH-25003 pārskatīšanu, ņemot vērā tālāk uzskaitītos grozījumus. Ja šie grozījumi netiks ieviesti, Eiropas Savienībai būtu jābalso pret ierosināto *UTP LOC&PAS* pārskatīšanu.

- (a) Pielikuma 1. iedaļas (Ievads) otrajā daļā vārds “infrastruktūra” jāaizstāj ar vārdu “tīkls(-i)”, lai atspoguļotu to, ka tehniskā saderība attiecas ne tikai uz infrastruktūru, bet arī uz energoapgādes un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu aspektiem;
- (b) pielikuma 2.1. punkta (Ritošā sastāva apakšsistēma kā dzelzceļa sistēmas daļa) ceturtajā daļā “*UTP WAG*” jāsvīturo, jo šis *UTP* attiecas tikai uz apakšsistēmu “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs”, uz ko *UTP WAG* neattiecas;
- (c) saskanībai ar 0.1. punkta 4. apakšpunktu 2.2.1. punkta (Vilciena formējums) 1. punktā frāze “*OTIF* tehniskā atzīšana” jāaizstāj ar “*UTP* verifikācijas procedūra”;
- (d) pielikuma 3.2.1. punkts (Vispārīgas prasības. Ar tehnisko apkopi un ekspluatāciju saistītas prasības) un 3.2.2. punkts (Īpašas prasības citām apakšsistēmām) jāsvīturo, lai to pieskaņotu 2023. gada SITS paketei;
- (e) pielikuma 4.2.3.4.2. punktā (Gaitas dinamiskie parametri) d) apakšpunkta virsraksts jāaizstāj ar “Papildu prasības attiecībā uz saskarni ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas borta daļu”, lai pilnīgi pieskaņotos 2023. gada SITS paketei;
- (f) pielikuma 4.2.3.4.2. punkta (Gaitas dinamiskie parametri) 8. apakšpunktā, 4.2.4.3. punkta (Bremžu sistēmas tips) 3. un 4. punktā, 4.2.4.4.1. punkta (Avārijas bremzēšanas vadība) 3. punktā, 4.2.4.4.2. punkta (Darba bremzēšanas vadība) 5. punktā, 4.2.4.4.4. punkta (Dinamiskās bremzēšanas vadība) 4. punktā, 4.2.4.8.2. punkta (Magnētiskās sliežu ceļa bremzes) 6. punktā, 4.2.4.8.3. punkta (Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes) 9. punktā, 4.2.5.5.6. punktā (Durvju atvēršana) 2. punktā, 4.2.8.1.2. punktā (Veiktspējas prasības) 8. punkta, 4.2.8.2.4. punkta (Maksimālā jauda un strāva no gaisvadu kontakttīkla) 4. apakšpunktā, 4.2.8.2.9.8. punkta (Braukšana caur fāžu vai sistēmu atdalīšanas sistēmām
- (g) (ritošā sastāva līmenis)) 5. apakšpunkta otrajā daļā, 4.2.9.1.6. punkta (Mašīnista vadības pults ergonomika) 5. un 6. punktā, 4.2.9.3.6. punkta (Personālam paredzēta radio tālvadības funkcija manevriem) 4. punktā, 4.2.9.3.8.1. punktā (Gaidīšanas režīms), 4.2.9.3.8.2. punktā (Pasīvie manevri), 4.2.9.3.8.3. punktā (Nevadoša vienība), 4.2.9.3.9. punktā (Vilces statuss), 4.2.10.4.2. punkta (Dūmu izplatīšanās ierobežošana) 5. punktā, 4.2.13. punktā (Prasības saskarnei ar vilciena automatizētas vadīšanas (ATO) sistēmas borta iekārtām):
 - frāze “signalizācijas sistēma” būtu jāaizstāj ar frāzi “vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma”;
 - frāze “sk. 4.3.4. punktu” būtu jāsvīturo, ņemot vērā to, ka šāda atsauce nav saistīta ar 4.2.3.4.2. punkta saturu;
- (h) pielikuma 4.2.4.6.1. punktā (Riteņa un sliedes saķeres profila robežvērtība) būtu jāsvīturo frāze “Piezīme par 1.–4. punktu”, jo attiecīgais teksts ir prasība, nevis piezīme;
- (i) lai pilnībā pieskaņotos 2023. gada SITS paketei, 4.2.4.7. punkta (Dinamiskās bremzes – ar vilces sistēmu saistīta bremzēšanas sistēma) trešā daļa jāaizstāj ar “Ja

elektrovilces vienībām dinamisko bremžu izmantošanai vienībā ir vajadzīga strāvas padeve no ārēja elektroapgādes avota, drošības analīzē ietver atteices, kuru dēļ vienībā tiek pārtraukta šī strāvas padeve.”;

- (j) pielikuma 4.2.7.1.4. punkta (Lukturu vadība) 3. punktā frāze “zibsnīšanas/mirgošanas režīms” būtu jāaizstāj ar frāzi “automātiskās zibsnīšanas/mirgošanas režīms”, lai saskaņotu ar 2023. gada SITS paketes nozīmi;
- (k) lai pieskaņotos nozīmei 2023. gada SITS paketē, 4.2.9.6. punkta (Datu reģistrēšanas ierīce) 1. punkta ceturtdaļa jāaizstāj ar “Var būt nepieciešams reģistrēt papildu datus, kas attiecas uz vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu borta apakšsistēmu”;
- (l) pielikuma 4.2.12.2. punkta (Vispārēja dokumentācija) 24. punktā:
 - pirmais ievilkums “signalizācijas sistēma” jāaizstāj ar “vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma”;
 - otrais ievilkums jāaizstāj ar “nosacījumi vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu borta apakšsistēmas borta daļas uzstādīšanai (piem., mehāniska, elektriska).”;
- (m) pielikuma 6.2.6. punkta (Ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumentācijas novērtēšana) 1. punktā frāze “un novērtētāja struktūra” būtu jāsvītro, lai saskaņotu ar 2023. gada SITS paketes nozīmi;
- (n) pielikuma 7.3.2. punktā būtu jāsvītro visi īpašie gadījumi par Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju, kā tie definēti *LOC&PAS* SITS.

3.2.2. *Dzelzceļa sistēmas pieejamības personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (UTP PRM) pārskatīšana*

Balsošanā Eiropas Savienībai būtu jāatbalsta *UTP PRM* pārskatīšana, kā *OTIF* ierosinājusi *CTE* darba dokumentā TECH-25004.

3.2.3. *Ritekļu marķējumam piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (UTP Marking) pārskatīšana*

Balsošanā Eiropas Savienībai būtu jāatbalsta *UTP Marking* pārskatīšana, kā *OTIF* ierosinājusi *CTE* darba dokumentā TECH-25005.

3.2.4. *Apakšsistēmai “Infrastruktūra” piemērojamā vienotā tehniskā priekšraksta (UTP INF) pārskatīšana*

Balsošanā Eiropas Savienībai būtu jāatbalsta *UTP INF* pārskatīšana, kā *OTIF* ierosinājusi *CTE* darba dokumentā TECH-25006.

3.2.5. *UTP kravas pārvadājumu telemātikas lietojumu (UTP TAF) grozīšana*

Balsošanā Eiropas Savienībai jāatbalsta *UTP TAF* izmaiņas, kā *OTIF* ierosinājusi *CTE* darba dokumentā TECH-25007, ievērojot tālāk uzskaitītos grozījumus. Ja šie grozījumi netiks ieviesti, Eiropas Savienībai jābalso pret ierosināto *UTP TAF* pārskatīšanu.

- I papildinājuma tabulā 6. rinda jāaizstāj ar šādu, lai tā vietā atsauktos uz Aģentūras publicēto *TAF* SITS tehnisko dokumentu jaunāko versiju⁶:

6.	ERA-TD-105	<i>TAF</i> SITS – D.2. pielikums: F papildinājums. <i>TAF</i> SITS datu un ziņojumu paraugs	3.5.1.	15.12.2024.
----	------------	---	--------	-------------

3.2.6. APTU un ATMF vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatas atjaunināšana

Balsošanā Eiropas Savienībai jāatbalsta rokasgrāmatas izmaiņas, kā *OTIF* ierosinājusi *CTE* darba dokumentā TECH-25011, ņemot vērā tālāk uzskaitītos grozījumus. Ja šie grozījumi netiks ieviesti, Eiropas Savienībai jābalso pret ierosināto rokasgrāmatas atjaunināšanu.

5.3.3. punkts. Īpaši gadījumi

- Īpašs gadījums būtu jāizmanto, lai noteiktu atkāpi no *UTP* prasības tādu tehnisku ierobežojumu dēļ, kas ietekmē saderību ar esošo sistēmu.
- Lai definētu prasību, kas atšķiras no *UTP* noteiktajām, būtu jāizmanto valsts tehniskā prasība.
- Ja īpaša gadījuma novērtēšanas metode ir sarežģīta un pārāk ilga, lai to aprakstītu *UTP*, īpašajā gadījumā *UTP* tā vietā var atsaukties uz īpašu valsts tehnisko prasību, kas nosaka attiecīgo novērtēšanas metodi.

5.4. punkts. Valsts tehniskās prasības

- Ja kāda valsts tehniskā prasība pilnīgi vai daļēji ietilpst *UTP* noteiktās prasības darbības jomā, tā jāpārnes uz *UTP* kā īpašs gadījums.

10.3. punkts. Atbilstība Savienības tiesību aktiem

- Lai arī gan prasības, kas par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām (*ECM*) jāizpilda, lai to sertificētu, gan *ECM* sertifikācijas struktūru kvalifikācija ir saskaņotas starp ES un *OTIF*, ārpussavienības sertifikācijas struktūru darbības joma aprobežojas ar *ECM* sertifikācijas veikšanu tikai ārpus ES neatkarīgi no tā, vai *ECM* prasības ir līdzvērtīgas ES tiesību aktos un *COTIF*, un neatkarīgi no tā, vai ES starptautiskajā satiksmē uz ES atzīst *UTP* prasībām atbilstošus riteklus, pamatojoties uz *COTIF*. Tāpēc ārpussavienības *ECM* sertifikācijas struktūrām nebūtu jāsertificē *ECM* ES, ja vien tas nav atļauts īpašā nolīgumā ar ES.
- Tā kā *ATMF UR* neietver tirgus piekļuves nosacījumus pakalpojumu sniegšanai, ārvalstu *ECM* un *ECM* sertifikācijas struktūras, pamatojoties uz *COTIF*, nevar aizstāvēt tiesības sniegt savus pakalpojumus citā valstī, bet vienpusēji vai daudzpusēji lēmumi starp šīm valstīm var atļaut sniegt šos pakalpojumus vienas vai vairāku šo valstu teritorijā.

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

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībiece vai nolīguma puse⁷.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”⁸.

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

CTE ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu *COTIF*, proti, tā 13. panta 1. punkta f) apakšpunktu.

Iepriekš uzskaitītie akti, kurus *CTE* tiek aicināta pieņemt 17. sesijā, ir akti, kas izraisa juridiskas sekas.

Ar paredzētajiem aktiem tiek grozīts *OTIF* tiesiskais regulējums. Tā kā Savienība ir pilntiesīga *COTIF* nolīguma puse⁹, paredzētie akti Savienībai būs saistoši atbilstīgi starptautiskajām tiesībām saskaņā ar *APTU* 6. panta 1. punktu un *COTIF* 35. panta 3. un 4. punktu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Uz LESD 218. panta 9. punkta pamata pieņemama lēmuma materiālais juridiskais pamats pirmām kārtām ir atkarīgs no mērķa un satura, kāds ir paredzētajam aktam, par kuru tiek ieņemta Savienības nostāja.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz starptautisko dzelzceļa transportu.

Tātad ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. pants.

⁷ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

⁸ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

⁹ Padomes Lēmums 103/2013/ES par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanas 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

4.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam jābūt LESD 91. pantam saistībā ar 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (OTIF) Tehnisko ekspertu komitejas 17. sanāksmē attiecībā uz vienoto tehnisko priekšrakstu pārskatīšanu, kuri piemērojami apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” (UTP LOC&PAS), dzelzceļa sistēmas pieejamībai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (UTP PRM), ritekļu marķēšanai (UTP Marking), apakšsistēmai “Infrastruktūra” (UTP INF), kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmai (UTP TAF) un APTU un ATMF vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatas atjaunināšanai

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu kopsakarā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

1. Saskaņā ar Padomes Lēmumu 2013/103/ES¹⁰ un Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju (OTIF) par Eiropas Savienības pievienošanas COTIF (“nolīgums”) Savienība pievienojās 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (“COTIF”)¹¹.
2. Atbilstīgi COTIF 13. panta 1. punkta f) apakšpunktam tika izveidota OTIF Tehnisko ekspertu komiteja (“CTE”).
3. Atbilstīgi COTIF 20. panta 1. punkta b) apakšpunktam un saskaņā ar COTIF F papildinājuma – Vienoto noteikumu par tādu tehnisko standartu apstiprināšanu un vienotu tehnisko priekšrakstu pieņemšanu, kas piemērojami izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētiem dzelzceļa materiāliem (APTU), – 6. panta 1. punktu CTE kompetencē ir cita starpā pieņemt vai grozīt vienotos tehniskos priekšrakstus (UTP), kas piemērojami apakšsistēmai “Ritošais sastāvs. Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” (UTP LOC&PAS), dzelzceļa sistēmas pieejamībai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (UTP PRM), ritekļu marķēšanai (UTP Marking), apakšsistēmai “Infrastruktūra” (UTP INF) un kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmai (UTP TAF).

¹⁰ Padomes Lēmums 2013/103/ES (2011. gada 16. jūnijs) par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanas 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ OV L 51, 23.2.2013., 8.–10. lpp.

4. Atbilstīgi *COTIF* 20. panta 1. punkta e) apakšpunktam un saskaņā ar 21. panta 4. punktu Vienotajos noteikumos par starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu (*ATMF* – Konvencijas G papildinājums) *CTE* ir kompetenta pieņemt vai grozīt cita starpā *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatu.
5. *CTE* 17. sesijas, kas notiks 2025. gada 17. un 18. jūnijā, darba kārtībā ir iekļāvusi priekšlikumu lēmumiem pārskatīt *UTP LOC&PAS*, *UTP PRM*, *UTP Marking* un *UTP INF*, grozīt *UTP TAF* I papildinājumu un atjaunināt *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatu.
6. Paredzētajiem *CTE* aktiem būs juridiskas sekas.
7. Ir jānosaka, kāda nostāja Savienības vārdā jāieņem *CTE*, jo ierosinātie lēmumi Savienībai būs saistoši, ievērojot *APTU* 6. panta 1. punktu un *COTIF* 35. panta 3. un 4. §.
8. Minēto lēmumu mērķis ir saskaņot *UTP LOC&PAS*, *UTP PRM*, *UTP Marking* un *UTP INF* ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1694¹², pielāgot atsaucis uz *ERA TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas uzskaitīti *UTP TAF* I papildinājumā, un atjaunināt *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatu, ievērojot *OTIF* dalībvalstu pieredzes augļus.
9. Paredzētie *OTIF* lēmumi pārskatīt *UTP PRM*, *UTP Marking* un *UTP INF* ir saskaņā ar Savienības tiesību normām un stratēģiskajiem mērķiem un veicina *OTIF* tiesību aktu pieskaņošanu līdzvērtīgiem Savienības tiesību aktu noteikumiem, tāpēc Savienībai tie būtu jāatbalsta.
10. Paredzētie *OTIF* lēmumi pārskatīt *UTP LOC&PAS* un grozīt *UTP TAF* I papildinājumu arī kopumā atbilst Savienības tiesību normām un stratēģiskajiem mērķiem un veicina *OTIF* tiesību aktu pieskaņošanu līdzvērtīgiem Savienības tiesību aktu noteikumiem. Tomēr dažas *OTIF* ierosinātās izmaiņas būtu jāaskaņo ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1694¹³ (“2023. gada SITS pakete”). Tāpēc ir jāierosina grozījumi paredzētajos *OTIF* lēmumos, lai pārskatītu *UTP LOC&PAS* un grozītu *UTP TAF* I papildinājumu nolūkā nodrošināt saskaņību ar ES tiesību normām, kurās jaunākie grozījumi izdarīti ar 2023. gada SITS paketi. Tādējādi Savienībai būtu jāatbalsta paredzētie lēmumi ar nosacījumu, ka šie grozījumi tiek ieviesti,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem 1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem *CTE* 17. sesijā attiecībā uz to, lai pārskatītu *UTP LOC&PAS*, kas piemērojams apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs”,

¹² Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1694 (2023. gada 10. augusts), ar ko groza Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1304/2014 un Īstenošanas regulu (ES) 2019/777 (OV L 222, 8.9.2023., 88. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

¹³ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1694 (2023. gada 10. augusts), ar ko groza Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1304/2014 un Īstenošanas regulu (ES) 2019/777 (OV L 222, 8.9.2023., 88. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

pārskatītu *UTP PRM*, kas piemērojams dzelzceļa sistēmas pieejamībai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, pārskatītu *UTP Marking*, kas piemērojams ritekļu marķējumam, pārskatītu *UTP INF*, kas piemērojams apakšsistēmai “Infrastruktūra”, un *UTP TAF I* papildinājumā atjauninātu atsauci uz *TAF SITS* tehniskajiem dokumentiem un atjauninātu *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatu, ir šāda:

1. Balsojot atbalstīt *CTE* ierosināto apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” piemērojamā *UTP LOC&PAS* pārskatīšanu atbilstoši *CTE* darba dokumentam TECH-25003 *UTP LOC&PAS*, ar šādiem grozījumiem:
 - (a) pielikuma 1. iedaļas (Ievads) otrajā daļā vārdu “infrastruktūra” aizstāj ar vārdu “tīkls(-i)”;
 - (b) pielikuma 2.1. punkta (Ritošā sastāva apakšsistēma, kas ir daļa no dzelzceļu sistēmas) ceturtajā daļā svīturo “*UTP WAG*”;
 - (c) pielikuma 2.2.1. punkta (Vilciena formējums) 1. punktā jēdzienu “*OTIF* tehniskā atzīšana” aizstāj ar jēdzienu “*UTP* verifikācijas procedūra”;
 - (d) pielikuma 3.2.1. punktu (Vispārīgas prasības. Ar tehnisko apkopi un ekspluatāciju saistītas prasības) un 3.2.2. punktu (Īpašas prasības citām apakšsistēmām) svīturo;
 - (e) pielikuma 4.2.3.4.2. punktā (Gaitas dinamiskie parametri) d) apakšpunkta nosaukumu aizstāj ar nosaukumu “Papildu prasības attiecībā uz saskarni ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas borta daļu”;
 - (f) pielikuma 4.2.3.4.2. punkta (Gaitas dinamiskie parametri) 8. apakšpunktā, 4.2.4.3. punkta (Bremžu sistēmas tips) 3. un 4. punktā, 4.2.4.4.1. punkta (Avārijas bremzēšanas vadība) 3. punktā, 4.2.4.4.2. punkta (Darba bremzēšanas vadība) 5. punktā, 4.2.4.4.4. punkta (Dinamiskās bremzēšanas vadība) 4. punktā, 4.2.4.8.2. punkta (Magnētiskās sliežu ceļa bremzes) 6. punktā, 4.2.4.8.3. punkta (Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes) 9. punktā, 4.2.5.5.6. punkta (Durvju atvēršana) 2. punktā, 4.2.8.1.2. punkta (Veiktspējas prasības) 8. punkta, 4.2.8.2.4. punkta (Maksimālā jauda un strāva no gaisvadu kontakttīkla) 4. punkta, 4.2.8.2.9.8. punkta (Braukšana caur fāžu vai sistēmu atdalīšanas sekcijām (ritošā sastāva līmenis)) 5. punkta otrajā daļā, 4.2.9.1.6. punkta (Mašīnista vadības pults ergonomika) 5. un 6. punktā, 4.2.9.3.6. punkta (Personālam paredzēta radio tālvadības funkcija manevriem) 4. punktā, 4.2.9.3.8.1. punktā (Gaidīšanas režīms), 4.2.9.3.8.2. punktā (Pasīvie manevri), 4.2.9.3.8.3. punktā (Nevadoša vienība), 4.2.9.3.9. punktā (Vilces statuss), 4.2.10.4.2. punkta (Dūmu izplatīšanās ierobežošana) 5. punktā, 4.2.13. punktā (Prasības saskarnei ar vilciena automatizētas vadīšanas (*ATO*) sistēmas borta iekārtām):
 - frāzi “signalizācijas sistēma” aizstāj ar frāzi “vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma”;
 - frāzi “Sk. 4.3.4. punktu” svīturo;
 - (g) pielikuma 4.2.4.6.1. punktā (Riteņa sliedes saķeres profila robežvērtība) svīturo frāzi “Piezīme par 1.–4. punktu”;
 - (h) pielikuma 4.2.4.7. punktā (Dinamiskās bremzes – ar vilces sistēmu saistīta bremzēšanas sistēma) trešo daļu aizstāj ar “Ja elektrovilces vienībām dinamisko bremžu izmantošanai vienībā ir vajadzīga strāvas padeve no ārēja

elektroapgādes avota, drošības analīzē ietver atteices, kuru dēļ vienībā tiek pārtraukta šī strāvas padeve.”;

- (i) pielikuma 4.2.7.1.4. punkta (Lukturu vadība) 3. punktā vārdus “zibsnīšanas/mirgošanas režīms” aizstāj ar vārdiem “automātiskās zibsnīšanas/mirgošanas režīms”;
 - (j) pielikuma 4.2.9.6. punkta (Datu reģistrēšanas ierīce) 1. punkta ceturto daļu aizstāj ar šādu “Var būt nepieciešams reģistrēt papildu datus, kas attiecas uz vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu borta apakšsistēmu”;
 - (k) pielikuma 4.2.12.2. punkta (Vispārēja dokumentācija) 24. punktā:
 - pirmajā ievilkumā frāzi “signalizācijas iekārta” aizstāj ar frāzi “vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma”;
 - otro ievilkumu jāaizstāj ar “nosacījumi vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu borta apakšsistēmas borta daļas uzstādīšanai (piem., mehāniska, elektriska).”;
 - (l) pielikuma 6.2.6. punkta (Ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumentācijas novērtēšana) 1. punktā frāzi “un novērtētāja struktūra” svīturo;
 - (m) pielikuma 7.3.2. punktā svīturo visus īpašos gadījumus par Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju.
2. Balsojot atbalstīt *CTE* ierosinātos grozījumus *UTP PRM*, kas piemērojams dzelzceļa sistēmas pieejamībai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atbilstoši *CTE* darba dokumentam TECH-25004 *UTP PRM*.
 3. Balsojot atbalstīt *CTE* ierosinātos grozījumus *UTP Marking*, kas piemērojams ritekļu marķēšanai atbilstoši *CTE* darba dokumentam TECH-25005 *UTP Marking*.
 4. Balsojot atbalstīt *CTE* ierosinātos grozījumus *UTP INF*, kas piemērojams apakšsistēmai “Infrastruktūra” atbilstoši *CTE* darba dokumentam TECH-25006 *UTP INF*.
 5. Balsojot atbalstīt *CTE* priekšlikumu atjaunināt atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas uzskaitīti *TAF UTP* I papildinājumā, atbilstoši *CTE* darba dokumentam TECH-25007 *UTP TAF*;
 - I papildinājuma tabulā 6. rindu aizstāt ar šādu:

6.	ERA-TD-105	<i>TAF</i> SITS – D.2. pielikums: F papildinājums. <i>TAF</i> SITS datu un ziņojumu paraugs	3.5.1.	15.12.2024.
----	------------	---	--------	-------------

6. Balsojot atbalstīt *CTE* priekšlikumu atjaunināt *APTU* un *ATMF* vienoto noteikumu īstenošanas un piemērošanas rokasgrāmatu atbilstoši *CTE* darba dokumentam TECH-25011 Handbook, ja tiek izdarīti šādi grozījumi:
 - 5.3.3. punkts. Īpaši gadījumi
 - pirmajā ievilkumā frāze “galvenokārt izmanto īpašu gadījumu” aizstājama ar “jāizmanto īpašs gadījums”;

- pirmajā ievilkumā frāze “atkāpe no *UTP* prasības” papildināma ar “tādu tehnisku ierobežojumu dēļ, kas ietekmē saderību ar esošo sistēmu.”;
 - pirmajā ievilkumā frāze “un valstu tehniskās prasības galvenokārt izmanto, lai definētu prasības papildus *UTP*” aizstājama ar “Lai definētu prasību, kas atšķiras no *UTP* noteiktajām, izmanto valsts tehnisko prasību.”;
 - piektajā ievilkumā frāze “īpašajā gadījumā šajā nolūkā var atsaukties uz valsts tehnisko prasību” aizstājama ar “īpašajā gadījumā *UTP* tā vietā var atsaukties uz īpašu valsts tehnisko prasību, kas nosaka atbilstošu novērtēšanas metodi”;
 - 5.4. punkts. Valsts tehniskās prasības
 - ceturtajā daļā frāze “Dažos gadījumos *NTR* var pilnībā vai daļēji pārnest uz *UTP* kā īpašu gadījumu” aizstājama ar frāzi “Ja valsts tehniskā prasība pilnīgi vai daļēji ietilpst *UTP* noteiktās prasības darbības jomā, tā jāpārnes uz *UTP* kā īpašs gadījums”;
 - 10.3. punkts. Atbilstība Savienības tiesību aktiem
 - otrajā daļā vārdi “vai *ECM*” aizstājami ar “vai tā *ECM*”;
 - ceturtais daļas pirmajā ievilkumā frāze “būtu jāatzīst” aizstājama ar frāzi “jāatzīst starptautiskajā satiksmē”;
 - ceturtais daļas otrajā ievilkumā frāze “lai sniegtu *ECM* pakalpojumus” aizstājama ar “lai sniegtu *ECM* pakalpojumus līgumslēdzēja valsts teritorijā” un frāze “līgumslēdzēja valstis” – ar “šī līgumslēdzēja valsts”.
7. Komisija var bez jauna Padomes lēmuma piekrist nelielām izmaiņām šajā pantā noteiktajos aktos.

2. pants

Pēc Tehnisko ekspertu komitejas lēmumu pieņemšanas tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, norādot to spēkā stāšanās datumu.

3. pants

Šis lēmums stājas spēkā 2025. gada 16. jūnijā.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*