

Bruksela, 4 czerwca 2025 r.
(OR. en)

9461/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	4 czerwca 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 17. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM), do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń), do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF), do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz do aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 305 final.

Załącznik: COM(2025) 305 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.6.2025 r.
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 17. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM), do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń), do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF), do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz do aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

17. posiedzenie Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) odbędzie się w Bernie w dniach 17–18 czerwca 2025 r. Porządek obrad obejmuje następujące wnioski, które mają zostać przyjęte:

- Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS);
- Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM);
- Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń);
- Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF);
- Modyfikacja załącznika I (odniesienia do dokumentów technicznych) do ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF).
- Aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF.

Porządek obrad posiedzenia oraz dokumenty związane z wnioskami, które mają zostać przyjęte, są dostępne na stronie internetowej OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

OTIF opracowuje jednolite systemy prawne w odniesieniu do międzynarodowego transportu kolejowego w trzech głównych obszarach działalności: interoperacyjność techniczna, towary niebezpieczne i prawo umów kolejowych.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmieniona protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. („COTIF”), jest umową międzynarodową, której umawiającymi się stronami są zarówno Unia, jak i 25 państw członkowskich¹.

W dniu 16 czerwca 2011 r. Rada przyjęła decyzję Rady 2013/103/UE w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a OTIF w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. („umowa o przystąpieniu UE do COTIF”)².

¹ Jedynie Cypr i Malta nie są umawiającymi się stronami.

² Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Umowa weszła w życie z dniem 1 lipca 2011 r.

Zgodnie z art. 2 § 1 COTIF celem OTIF jest wszechstronne promowanie, usprawnianie i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej, w szczególności poprzez ustanowienie jednolitych systemów prawnych w różnych dziedzinach prawa dotyczących międzynarodowej komunikacji kolejowej. COTIF reguluje również funkcjonowanie organizacji OTIF oraz określa jej cele, zadania, stosunki z umawiającymi się państwami i ogólnie jej działania.

W związku z tym COTIF dotyczy szeregu różnorodnych kwestii prawnych i technicznych związanych z koleją i dzieli się na dwie części: samą konwencję regulującą funkcjonowanie OTIF oraz osiem załączników, które tworzą jednolite prawo kolejowe:

- załącznik A – Umowa międzynarodowego przewozu osób kolejami (**CIV**);
- załącznik B – Umowa międzynarodowego przewozu towarów kolejami (**CIM**);
- załącznik C – Międzynarodowy przewóz kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**);
- załącznik D – Umowa użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUV**);
- załącznik E – Umowa użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUD**);
- załącznik F – Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**przepisy ujednolicone APT**);
- załącznik G – Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**przepisy ujednolicone ATMF**);
- załącznik H – Przepisy ujednolicone dotyczące bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym (**przepisy ujednolicone EST**).

Na podstawie załączników F i G do COTIF opracowano 18 zestawów ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) w zakresie interoperacyjności technicznej. UTP opracowane w ramach COTIF mają ten sam cel co unijne techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) do celów dopuszczenia do ruchu międzynarodowego, jak określono w rozdziale II dyrektywy (UE) 2016/797³.

43 państwa spośród 50 państw będących stronami COTIF, w tym wspomniane już 25 państw członkowskich UE, stosują załączniki F i G.

Na podstawie załącznika H do COTIF opracowano 4 załączniki dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa. Załączniki do przepisów ujednoliconych EST opracowane w ramach COTIF mają ten sam cel co unijne wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) do celów dopuszczenia do ruchu międzynarodowego, jak określono w rozdziale II dyrektywy (UE) 2016/798⁴.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

Wejście w życie załącznika H nadal musi zostać zatwierdzone przez dwie trzecie państw będących stronami OTIF.

2.2. Komisja Ekspertów Technicznych OTIF (CTE)

Komisja Ekspertów Technicznych (CTE) jest organem ustanowionym na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF. W jej skład wchodzi przedstawiciele państw członkowskich OTIF, które stosują załączniki F i G (APTU, ATMF) do konwencji COTIF.

CTE posiada kompetencje w kwestiach dotyczących interoperacyjności i harmonizacji technicznej w dziedzinie kolei oraz procedur zatwierdzania technicznego. CTE opracowuje załączniki APTU i ATMF oraz przepisy ujednolicone, które mają zastosowanie do urządzeń kolejowych przeznaczonych do stosowania w ruchu międzynarodowym. Dotyczą one w szczególności:

- przyjmowania przepisów technicznych dotyczących pojazdów i infrastruktury kolejowej oraz zatwierdzania norm;
- procedur oceny zgodności pojazdów kolejowych;
- przepisów dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych;
- obowiązków w zakresie składu pociągu i bezpiecznego użytkowania pojazdów kolejowych;
- przepisów dotyczących wyceny i oceny ryzyka;
- specyfikacji dotyczących rejestrów.

CTE posiada obecnie stałą grupę roboczą (WG TECH), która jest odpowiedzialna za przygotowanie decyzji podejmowanych przez CTE.

Na mocy art. 20 § 1 lit. b) COTIF i zgodnie z art. 6 załącznika F (APTU) CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie UTP.

Zgodnie z art. 21 ust. 4 załącznika G (ATMF) CTE jest uprawniona do zalecania metod i praktyk związanych z dopuszczeniem technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu.

2.3. Przyjmowanie aktów przez CTE

Zgodnie z art. 6 APTU CTE postanawia o przyjęciu UTP lub przepisu zmieniającego UTP zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16, 20 i art. 33 § 6 COTIF. Decyzje te wchodzi w życie zgodnie z art. 35 § 3 i 4 Konwencji.

2.4. Planowane akty, które mają zostać przyjęte podczas posiedzenia CTE w dniach 17–18 czerwca 2025 r.

2.4.1. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS);

UTP LOC&PAS ustanawiają wymagania funkcjonalne i techniczne dotyczące dopuszczania lokomotyw i taboru pasażerskiego do ruchu międzynarodowego na terytorium wszystkich umawiających się państw COTIF, zgodnie z przepisami ujednoliconymi ATMF. Obejmują one wymagania techniczne w zakresie projektowania i produkcji oraz procedury weryfikacji.

Celem wniosku dotyczącego rewizji UTP LOC&PAS jest dostosowanie ich do zmian prawnych w Unii Europejskiej oraz aktualizacja przypadków szczególnych i szczególnych przepisów wykonawczych. Ponadto we wniosku doprecyzowano zakres UTP LOC&PAS i ich stosowania w odniesieniu do pojazdów nadających się do swobodnego ruchu i do pojazdów wymiennych.

Proponowane modyfikacje obejmują:

- wyjaśnienia dotyczące zakresu i stosowania UTP;
- aktualizację odniesień do prawodawstwa UE i do norm;
- nowe przepisy dotyczące interfejsów wewnątrz pojazdu między podsystemem „Tabor” a pokładową częścią podsystemu „Sterowanie”;
- zmienione przepisy dotyczące wody uwalnianej przez pokładowe urządzenia sanitarne lub za ich pośrednictwem;
- zmienione przepisy dotyczące maksymalnego prądu płynącego przez każdy pantograf podczas postoju;
- nowe przepisy dotyczące funkcji wykrywania wykolejenia i zapobiegania wykolejeniu;
- zmienione przepisy dotyczące urządzeń rejestrujących dotyczących pociągu;
- dodatkowe wymogi dotyczące dokumentacji, która musi być dostarczona wraz z taborem;
- dodatkowe przepisy dotyczące dostępu do szerokiego zakresu użytkowania, mające zastosowanie do określonych typów wagonów pasażerskich, tj. pojazdów wymiennych;
- aktualizację przepisów wykonawczych, w szczególności poprzez zniesienie terminów ważności (fazy A i B) dla pojazdów i typów pojazdów zgodnych z poprzednimi wersjami UTP;
- aktualizację szczególnych przypadków i szczególnych przepisów wykonawczych dotyczących umawiających się państw spoza UE;
- zmiany redakcyjne w celu dostosowania UTP do najnowszej praktyki.

2.4.2. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM)

UTP PRM ustanawiają zharmonizowane wymogi dotyczące dostępności w odniesieniu do wagonów pasażerskich wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym w zakresie przepisów ujednoliconych ATMF.

Celem wniosku dotyczącego rewizji UTP PRM jest dostosowanie ich do zmian prawnych w Unii Europejskiej. Ponadto we wniosku doprecyzowano zakres UTP PRM w odniesieniu do pojazdów i innych podsystemów. W szczególności stosowanie UTP PRM jest zasadniczo obowiązkowe w przypadku nowego taboru pasażerskiego dopuszczonego do ruchu międzynarodowego zgodnie z przepisami ujednoliconymi ATMF. UTP PRM opisują również opcjonalne parametry dotyczących podsystemów infrastruktury, operacyjnego i telematycznego.

Proponowane modyfikacje obejmują:

- wyjaśnienia dotyczące zakresu i stosowania UTP;
- aktualizację odniesień do prawodawstwa UE i do norm;
- zmienione przepisy dotyczące sygnałów dźwiękowych związanych z otwieraniem i zamykaniem drzwi dla pasażerów;
- zmienione i dodatkowe przepisy dotyczące dynamicznych informacji o trasie w pociągach i na nich;
- aktualizacja przepisów wykonawczych zgodnie przepisami wykonawczymi dotyczącymi UTP LOC & PAS;
- zmiany redakcyjne w celu dostosowania UTP do najnowszej praktyki.

2.4.3. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń);

UTP dotyczące oznaczeń określają wymogi mające zastosowanie do pojazdów używanych w umawiających się państwach COTIF w odniesieniu do numerów pojazdów i związanych z nimi oznaczeń alfabetycznych na ich nadwoziach.

Celem wniosku dotyczącego rewizji UTP dotyczących oznaczeń jest aktualizacja odniesień do przepisów UE. Ponadto, aby ułatwić zrozumienie przepisów, należy dodać informacje wyjaśniające znaczenie europejskiego numeru pojazdu (EVN) w odniesieniu do wagonów towarowych. Uwzględniono również poprawki językowe i zmiany redakcyjne.

2.4.4. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF);

UTP INF określają parametry infrastruktury kolejowej, które są istotne pod względem zgodności z pojazdami używanymi w ruchu międzynarodowym w zakresie przepisów ujednoliconych ATMF, oraz szczegółowe metody sprawdzania tych parametrów.

Celem wniosku dotyczącego rewizji UTP INF jest dostosowanie ich do zmian prawnych w Unii Europejskiej oraz aktualizacja przypadków szczególnych i szczególnych przepisów wykonawczych.

Proponowane modyfikacje obejmują:

- wyjaśnienia dotyczące zakresu i fakultatywnego stosowania UTP;
- aktualizację odniesień do prawodawstwa UE i do norm;
- nowe przepisy dotyczące ułatwień w transporcie kombinowanym;
- zaktualizowane przepisy dotyczące kategorii linii;
- nowe przepisy dotyczące maksymalnych zmian ciśnienia w tunelach o prędkości eksploatacyjnej 200 km/h lub większej;
- zmienione przepisy dotyczące dobrowolnego stosowania UTP w odniesieniu do istniejącej infrastruktury;
- aktualizację szczególnych przypadków i szczególnych przepisów wykonawczych dotyczących umawiających się państw spoza UE;
- zmiany redakcyjne w celu dostosowania UTP do najnowszej praktyki.

2.4.5. Modyfikacja UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF)

UTP TAF ustanawiają wymogi dotyczące procesu komunikacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, baz danych przeznaczonych do wykorzystania w celu śledzenia ruchu pociągów i wagonów oraz informacji, które mają być dostarczane klientom przewozów towarowych.

Celem tego wniosku jest dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do UTP TAF.

Modyfikacje dokumentów technicznych, o których mowa w załączniku I do UTP TAF, są konieczne w celu skorygowania błędów, uwzględnienia informacji zwrotnych, nadążania za postępem technicznym oraz utrzymania równoważności ze specyfikacjami określonymi w sporządzonym przez ERA dokumencie technicznym ERA-TD-105: TAF TSI — Załącznik D.2: Dodatek F — Model danych i komunikatów TSI TAF.

2.4.6. Aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF

W podręczniku przedstawiono wymogi dotyczące wdrażania i stosowania załącznika F do COTIF (przepisów ujednoliconych APTU) i załącznika G do COTIF (przepisów ujednoliconych ATMF) w odniesieniu do międzynarodowego transportu kolejowego oraz opisano poszczególne role i obowiązki związane z wdrażaniem i stosowaniem. Ma on służyć jako praktyczny punkt odniesienia dla członków OTIF i państw zainteresowanych przystąpieniem do COTIF, w szczególności dla organów, przedsiębiorstw i podmiotów w ich odpowiednich sektorach kolejowych.

Podręcznik nie jest prawnie wiążący w ramach COTIF, ale mimo to może wywoływać skutki prawne. Przyjmuje go ustanowiona przez COTIF organizacja OTIF CTE, która jest uprawniona do przyjmowania podręcznika i jego zmian, tj. zaleceń zgodnie z art. 21 ust. 4 przepisów ujednoliconych ATMF. Podręcznik (a tym samym jego przewidywana zmiana) informowałby o sposobie, w jaki UE musi wypełniać swoje zobowiązania wynikające z COTIF.

Aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF jest konieczna, aby uwzględnić wyniki doświadczeń umawiających się państw COTIF.

3.1. Kompetencje i prawa głosu Unii

Zgodnie z art. 6 Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do COTIF, zatwierdzonej decyzją Rady z dnia 16 czerwca 2011 r.:

„1. W przypadku decyzji dotyczących obszarów, w których Unia ma wyłączne kompetencje, Unia wykonuje prawo głosu swoich państw członkowskich w ramach konwencji.

2. W przypadku decyzji dotyczących obszarów, w których Unia dzieli kompetencje z państwami członkowskimi, glosuje Unia lub jej państwa członkowskie.

3. Z zastrzeżeniem art. 26 § 7 konwencji Unia dysponuje liczbą głosów równą liczbie głosów jej państw członkowskich będących również Stronami konwencji. Jeżeli Unia glosuje, jej państwa członkowskie nie glosują”.

Na podstawie art. 3 ust. 2 TFUE Unia ma wyłączną kompetencję w odniesieniu do zobowiązań międzynarodowych, które mają zostać podjęte w kontekście COTIF, w tym

instrumentów prawnych przyjmowanych na jej podstawie, jeżeli takie zobowiązania mogą wpłynąć na obowiązujące zasady Unii lub zmieniać ich zakres.

Proponowane decyzje mają na celu:

- dostosowanie UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF i UTP dotyczących oznaczeń do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1694⁵ („pakiet dotyczący TSI z 2023 r.”);
- dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do UTP TAF.

Decyzje te dotyczą usług w obszarze transportu kolejowego. Dziedzina usług transportu kolejowego jest w dużej mierze objęta przepisami unijnymi, które w związku z tym mogłyby zostać naruszone lub zmienione w wyniku przyjęcia tych decyzji. Unia – reprezentowana przez Komisję – wykonuje zatem prawo głosu w odniesieniu do przyjęcia tych decyzji.

3.2. Proponowane konkluzje

Ze wszystkich powodów wskazanych odpowiednio w pkt 2.4.1–2.4.6 Unia powinna głosować tak, jak zaproponowano odpowiednio w pkt 3.2.1–3.2.6 poniżej.

3.2.1. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS);

Unia Europejska powinna głosować za zmianą UTP LOC&PAS TECH-25003, z zastrzeżeniem zmian wymienionych poniżej. Jeżeli zmiany te nie zostaną wprowadzone, Unia Europejska powinna głosować przeciwko proponowanej zmianie UTP LOC&PAS.

- (a) w sekcji 1 (wprowadzenie) załącznika akapit drugi słowo „infrastruktura” należy zastąpić słowem „sieci” w celu odzwierciedlenia faktu, że kompatybilność techniczna nie ogranicza się do infrastruktury, ale obejmuje również aspekty dotyczące energii i sygnalizacji przytorowej;
- (b) w pkt 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) akapit czwarty załącznika należy skreślić „UTP WAG”, ponieważ te UTP odnoszą się wyłącznie do podsystemu „locomotives and passenger rolling stock”, który nie wchodzi w zakres UTP WAG;
- (c) w pkt 2.2.1 (Train formation) w ppkt 1 termin „OTIF technical admission” należy zastąpić terminem „UTP verification procedure” w celu zapewnienia spójności z pkt 0.1 ppkt 4;
- (d) należy skreślić pkt 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) i pkt 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem), aby dostosować je do pakietu dotyczącego TSI z 2023 r.
- (e) w pkt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) tytuł lit. d) należy zastąpić tytułem „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-

⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

command and signalling subsystem” w celu zapewnienia pełnej zgodności z pakietem dotyczącym TSI z 2023 r.;

- (f) w pkt 4.2.3.4.2 ppkt 8 (Running dynamic behaviour), w pkt 4.2.4.3 ppkt 3 i 4 (Type of brake system), w pkt 4.2.4.4.1 ppkt 3 (Emergency braking command), w pkt 4.2.4.4.2 ppkt 5 (Service braking command), w pkt 4.2.4.4.4 ppkt 4 (Dynamic braking command), w pkt 4.2.4.8.2 ppkt 6 (Magnetic track brake), w pkt 4.2.4.8.3 ppkt 9 ((Eddy current track brake), w pkt 4.2.5.5.6 ppkt 2 (Door opening), w pkt 4.2.8.1.2 ppkt 8 (Requirements on performance), w pkt 4.2.8.2.4 ppkt 4 (Maximum power and current from the overhead contact line), w pkt 4.2.8.2.9.8 ppkt 5 tiret drugie (Running through phase or system separation sections
- (g) (RST level)), w pkt 4.2.9.1.6 ppkt 5 i 6 (Driver’s desk ergonomics), w pkt 4.2.9.3.6 ppkt 4 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), w pkt 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), pkt 4.2.10.4.2 ppkt 5 (Smoke Control), w pkt 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - „signalling system” należy zastąpić wyrazami „control-command and signalling subsystem”;
 - „See point 4.3.4” należy skreślić, biorąc pod uwagę, że takie odniesienie nie jest związane z treścią pkt 4.2.3.4.2;
- (h) w pkt 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) należy skreślić sformułowanie „Note to points (1) – (4)”, ponieważ odpowiedni tekst jest wymogiem, a nie uwagą;
- (i) w pkt 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) akapit trzeci powinien otrzymać brzmienie „For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.”, aby w pełni dostosować go do pakietu dotyczącego TSI z 2023 r.;
- (j) w pkt 4.2.7.1.4 (Lamp controls) ppkt 3 wyrażenie „a flashing/blinking mode” należy zastąpić wyrażeniem „an automatic flashing/blinking mode”, aby dostosować się do znaczenia pakietu dotyczącego TSI z 2023 r.;
- (k) w pkt 4.2.9.6 (Recording device) ppkt 1 akapit czwarty powinien otrzymać brzmienie „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded”, aby dostosować się do znaczenia pakietu dotyczącego TSI z 2023 r.;
- (l) w pkt 4.2.12.2 (General documentation) ppkt 24:
 - w tiret pierwsze, „signalling equipment” należy zastąpić wyrazami „control-command and signalling subsystem”;
 - tiret drugie należy zastąpić wyrażeniem „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)”;
- (m) w pkt 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) ppkt 1 należy skreślić wyrażenie „and assessing entity”, aby dostosować się do znaczenia pakietu dotyczącego TSI z 2023 r.;

- (n) w pkt 7.3.2 należy skreślić wszystkie szczególne przypadki dotyczące Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do Irlandii Północnej, ponieważ określono je w TSI LOC&PAS.

3.2.2. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM)

Unia Europejska powinna zagłosować za rewizją UTP PRM zaproponowaną przez OTIF w dokumencie roboczym CTE TECH-25004.

3.2.3. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń);

Unia Europejska powinna zagłosować za rewizją UTP dotyczące oznaczeń zaproponowaną przez OTIF w dokumencie roboczym CTE TECH-25005.

3.2.4. Rewizja ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF);

Unia Europejska powinna zagłosować za rewizją UTP INF zaproponowaną przez OTIF w dokumencie roboczym CTE TECH-25006.

3.2.5. Modyfikacja UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF)

Unia Europejska powinna zagłosować za zaproponowanymi przez OTIF modyfikacjami UTP TAF zgodnie z propozycjami OTIF zawartymi w dokumencie roboczym CTE TECH-25007, z zastrzeżeniem zmian wymienionych poniżej. Jeżeli zmiany te nie zostaną wprowadzone, Unia Europejska powinna głosować przeciwko proponowanej zmianie UTP TAF.

- w tabeli w załączniku I wiersz 6 powinien otrzymać następujące brzmienie, aby zawierał odniesienie do aktualnej wersji dokumentów technicznych TSI TAF opublikowanej przez Agencję⁶:

„6	ERA-TD-105	TAF TSI – Załącznik D.2: Dodatek F – Model danych i komunikatów TSI TAF	3.5.1	15.12.2024”.
----	------------	---	-------	--------------

3.2.6. Aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF

Unia Europejska powinna zagłosować za zaproponowanymi przez OTIF modyfikacjami podręcznika zgodnie z propozycjami OTIF zawartymi w dokumencie roboczym CTE TECH-25011, z zastrzeżeniem zmian wymienionych poniżej. Jeżeli zmiany te nie zostaną

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

wprowadzone, Unia Europejska powinna głosować przeciwko proponowanej aktualizacji podręcznika.

Pkt 5.3.3 – Przypadki szczególne

- Przypadek szczególny powinno się rozumieć odstępstwo od wymogu zawartego w UTP ze względu na ograniczenia techniczne wpływające na kompatybilność z istniejącym systemem.
- Do określenia wymogu innego niż wymogi określone w UTP należy stosować krajowy wymóg techniczny.
- W przypadku gdy metoda oceny przypadku szczególnego jest złożona i zbyt długa, aby można ją było opisać w UTP, przypadek szczególny w UTP może zamiast tego odnosić się do konkretnego krajowego wymogu technicznego określającego odpowiednią metodę oceny.

Punkt 5.4 – Krajowe wymogi techniczne

- W przypadku gdy krajowy wymóg techniczny wchodzi, w całości lub w części, w zakres wymogu określonego w UTP, należy go przenieść do UTP w formie przypadku szczególnego.

Punkt 10.3 – Korelacja z prawem UE

- Chociaż wymogi, które podmioty odpowiedzialne za utrzymanie muszą spełnić, aby uzyskać certyfikację, a kwalifikacje jednostek certyfikujących podmioty odpowiedzialne za utrzymanie są zharmonizowane między UE a OTIF, zakres organów certyfikujących podmioty odpowiedzialne za utrzymanie spoza UE jest ograniczony do przeprowadzania certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wyłącznie poza UE, niezależnie od tego, czy wymogi dotyczące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie są równoważne w prawie UE i COTIF, oraz niezależnie od tego, czy UE akceptuje pojazdy zgodne z UTP w ruchu międzynarodowym do UE na podstawie COTIF. Organy certyfikujące podmioty odpowiedzialne za utrzymanie spoza UE nie powinny zatem certyfikować podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w UE, chyba że zezwala na to szczegółowa umowa z UE.
- Biorąc pod uwagę, że przepisy ujednolicone ATMF nie obejmują warunków dostępu do rynku w odniesieniu do świadczenia usług, zagraniczne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i organy certyfikujące podmioty odpowiedzialne za utrzymanie nie mogą dochodzić praw do świadczenia swoich usług w innym państwie na podstawie COTIF, ale jednostronne lub wielostronne decyzje między tymi państwami mogą zezwalać na świadczenie tych usług na terytorium co najmniej jednego z tych państw.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy⁷.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁸.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

CTE jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie COTIF, w szczególności jej art. 13 § 1 lit. f).

Akty wymienione powyżej, które mają zostać przyjęte przez CTE na 17. posiedzeniu, to akty mające skutki prawne.

Planowane akty zmieniają ramy prawne OTIF. Ponieważ Unia jest pełnoprawną umawiającą się stroną COTIF⁹, planowane akty będą dla niej wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 6 § 1 APTU i art. 35 § 3 i 4 COTIF.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego zajmowane jest stanowisko w imieniu Unii.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do międzynarodowego transportu kolejowego.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 TFUE.

4.3. Konkluzja

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem art. 91 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

⁷ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

⁹ Decyzja Rady 103/2013 w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 17. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM), do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń), do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF), do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz do aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 TFUE w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. („COTIF”), zgodnie z decyzją Rady 2013/103/UE¹⁰ oraz Umową między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF („Umowa”)¹¹.
- (2) Na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych („CTE”) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).
- (3) Na mocy art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz zgodnie z art. 6 § 1 przepisów ujednoliconych dotyczących zatwierdzania norm technicznych oraz przyjmowania ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU), stanowiących załącznik F do COTIF, CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM), do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń), do podsystemu „Infrastruktura” (UTP

¹⁰ Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

¹¹ Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 8.

INF) oraz do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF).

- (4) Na mocy art. 20 § 1 lit. e) COTIF oraz zgodnie z art. 21 § 4 przepisów ujednoliconych o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (ATMF – dodatek G do konwencji) CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie m.in. aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF.
- (5) CTE włączyła do porządku obrad 17. sesji, która odbędzie się w dniach 17–18 czerwca 2025 r., wnioski dotyczące decyzji w sprawie rewizji UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP dotyczących oznaczeń oraz UTP INF, modyfikacji załącznika I do UTP TAF oraz aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF.
- (6) Planowane akty CTE będą miały skutki prawne.
- (7) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu CTE, gdyż zaproponowane decyzje będą wiążące dla Unii na podstawie art. 6 § 1 APTU i art. 35 § 3 i 4 COTIF.
- (8) Celem tych decyzji jest dostosowanie UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP dotyczących oznaczeń i UTP INF do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1694¹², dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF ERA wymienionych w załączniku I do UTP TAF oraz aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF biorąc pod uwagę doświadczenia państw członkowskich OTIF.
- (9) Proponowane decyzje OTIF o dokonaniu rewizji UTP PRM, UTP dotyczących oznaczeń i UTP INF są zgodne z prawem i celami strategicznymi Unii, gdyż przyczyniają się do dostosowania przepisów OTIF do odpowiadających im przepisów prawa Unii, i w związku z tym powinny zostać poparte przez Unię.
- (10) Proponowane decyzje OTIF o dokonaniu rewizji UTP LOC&PAS i modyfikacji załącznika I do UTP TAF są również zasadniczo zgodne z prawem i celami strategicznymi Unii oraz przyczyniają się do dostosowania przepisów OTIF do odpowiadających im przepisów prawa Unii. Niektóre zmiany zaproponowane przez OTIF należy jednak dostosować do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1694¹³ (pakiet dotyczący TSI z 2023 r.). Konieczne jest zatem zaproponowanie zmian w proponowanych decyzjach OTIF o dokonaniu rewizji UTP LOC&PAS oraz modyfikacji załącznika I do UTP TAF, aby zapewnić dostosowanie do dorobku prawnego UE ostatnio zmienionego pakietem dotyczącym TSI z 2023 r. Unia powinna zatem poprzeć proponowane decyzje, pod warunkiem że zmiany te zostaną wprowadzone,

¹² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 17. posiedzeniu CTE Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. w odniesieniu do rewizji UTP LOC&PAS mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”, rewizji UTP PRM mających zastosowanie do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, rewizji UTP dotyczących oznaczeń mających zastosowanie do oznaczeń pojazdów, rewizji UTP INF mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura” i do aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP TAF oraz podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF, jest następujące:

(1) Głosowanie za proponowaną przez CTE rewizją UTP LOC&PAS mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-25003 UTP LOC&PAS oraz z zastrzeżeniem następujących zmian:

- a) w sekcji 1 (Introduction) załącznika akapit drugi słowo „infrastructure” należy zastąpić słowem „network(s)”;
- b) w pkt 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) akapit czwarty załącznika należy skreślić „UTP WAG”;
- c) w pkt 2.2.1 (Train formation) w ppkt 1 termin „OTIF technical admission” należy zastąpić terminem „UTP verification procedure”;
- d) skreślić pkt 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) i pkt 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem);
- e) w pkt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) tytuł lit. d) należy zastąpić tytułem „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem”;
- f) w pkt 4.2.3.4.2 ppkt 8 (Running dynamic behaviour), w pkt 4.2.4.3 ppkt 3 i 4 (Type of brake system), w pkt 4.2.4.4.1 ppkt 3 (Emergency braking command), w pkt 4.2.4.4.2 ppkt 5 (Service braking command), w pkt 4.2.4.4.4 ppkt 4 (Dynamic braking command), w pkt 4.2.4.8.2 ppkt 6 (Magnetic track brake), w pkt 4.2.4.8.3 ppkt 9 (Eddy current track brake), w pkt 4.2.5.5.6 ppkt 2 (Door opening), w pkt 4.2.8.1.2 ppkt 8 (Requirements on performance), w pkt 4.2.8.2.4 ppkt 4 (Maximum power and current from the overhead contact line), w pkt 4.2.8.2.9.8 ppkt 5 akapit drugi (Running through phase or system separation sections (RST level)), w pkt 4.2.9.1.6 ppkt 5 i 6 (pulpit maszynisty – ergonomia), w pkt 4.2.9.3.6 ppkt 4 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), w pkt 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), pkt 4.2.10.4.2 ppkt 5 (Smoke Control), w pkt 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - „signalling system” należy zastąpić wyrażeniem „control-command and signalling subsystem”;
 - skreślić „See point 4.3.4”;

- g) w pkt 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) należy skreślić sformułowanie „Note to points (1) – (4)”;
- h) w pkt 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) akapit trzeci należy zastąpić akapitem w brzmieniu „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) w pkt 4.2.7.1.4 (Lamp controls) ppkt 3 wyrażenie „a flashing/blinking mode” należy zastąpić wyrażeniem „an automatic flashing/blinking mode”;
- j) w pkt 4.2.9.6 (Recording device) ppkt 1 akapit czwarty należy zastąpić wyrażeniem w brzmieniu „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded”;
- k) w pkt 4.2.12.2 (General documentation) ppkt 24:
 - w tiret pierwsze, „signalling equipment” należy zastąpić wyrażeniem „control-command and signalling subsystem”;
 - tiret drugie należy zastąpić wyrażeniem „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)”;
- l) w pkt 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) ppkt 1 należy skreślić wyrażenie „and assessing entity”;
- m) w pkt 7.3.2 należy skreślić wszystkie szczególne przypadki dotyczące Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do Irlandii Północnej.

(2)Głosowanie za proponowanymi przez CTE zmianami w UTP PRM mających zastosowanie do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-25004 UTP PRM.

(3)Głosowanie za proponowanymi przez CTE zmianami w UTP dotyczących oznaczeń mających zastosowanie do oznaczeń pojazdów, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-25005 UTP Marking.

(4)Głosowanie za proponowanymi przez CTE zmianami w UTP INF mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-25006 UTP INF.

(5)Głosowanie za wnioskiem CTE w sprawie aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP TAF, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-25007 UTP TAF, z zastrzeżeniem następującej zmiany:

- w tabeli w załączniku I wiersz 6 otrzymuje brzmienie:

„6	ERA-TD-105	TAF TSI – Załącznik D.2: Dodatek F – Model danych i komunikatów TSI TAF	3.5.1	15.12.2024”.
----	------------	---	-------	--------------

(6)Głosowanie za wnioskiem CTE dotyczącym aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-25011 Handbook, z zastrzeżeniem następujących zmian:

- Pkt 5.3.3 – Przypadki szczególne
 - w tiret pierwsze wyrażenie „A specific case is primarily used” należy zastąpić wyrażeniem „A specific case should be used”;
 - w tiret pierwsze wyrażenie „deviation from a requirement in the UTP” należy rozwinąć o wyrażenie „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system”;
 - w tiret pierwsze słowa „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs” należy zastąpić poniższymi słowami. „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs”;
 - w tiret piąte wyrażenie „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose” należy zastąpić wyrażeniem „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method”;
- Punkt 5.4 – Krajowe wymogi techniczne
 - w akapicie czwartym „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case” należy zastąpić sformułowaniem „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”.
- Punkt 10.3 – Korelacja z prawem UE
 - w akapicie drugim wyrażenie „whether an ECM” należy zastąpić wyrażeniem „whether their ECM”;
 - w akapicie czwartym tiret pierwsze wyrażenie „should be accepted” zastępuje się wyrażeniem „should be accepted in international traffic”;
 - w akapicie czwartym tiret drugie wyrażenie „For the purpose of providing ECM services” zastępuje się wyrażeniem „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State”, a wyrażenie „Contracting States” zastępuje się wyrażeniem „that Contracting State”.

(7)Komisja może uzgodnić niewielkie zmiany w aktach określonych w niniejszym artykule bez konieczności przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 2

Po ich przyjęciu decyzje Komisji Ekspertów Technicznych zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem 16 czerwca 2025 r.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*