

V Bruseli 4. júna 2025
(OR. en)

9461/25

Medziinštitucionálny spis:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	4. júna 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIE RADY o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 17. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), pokiaľ ide o revíziu jednotných technických predpisov platných pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (UTP LOC&PAS), prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (UTP PRM), označovanie vozidiel (UTP Marking), subsystém „infraštruktúra“ (UTP INF), subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ (UTP TAF) a aktualizáciu príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 305 final.

Príloha: COM(2025) 305 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 4. 6. 2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 17. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), pokiaľ ide o revíziu jednotných technických predpisov platných pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (UTP LOC&PAS), prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (UTP PRM), označovanie vozidiel (UTP Marking), subsystém „infraštruktúra“ (UTP INF), subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ (UTP TAF) a aktualizáciu príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

V Berne sa 17. a 18. júna 2025 uskutoční 17. zasadnutie Výboru znalcov pre technické otázky (ďalej len „CTE“) Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (ďalej len „OTIF“). Program zasadnutia zahŕňa tieto návrhy na prijatie:

- revíziu jednotného technického predpisu platného pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (ďalej len „UTP LOC&PAS“),
- revíziu jednotného technického predpisu platného pre prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (ďalej len „UTP PRM“),
- revíziu jednotného technického predpisu platného pre označovanie vozidiel (ďalej len „UTP Marking“),
- revíziu jednotného technického predpisu platného pre subsystém „infraštruktúra“ (ďalej len „UTP INF“),
- zmenu dodatku I (odkazy na technické dokumenty) jednotného technického predpisu platného pre subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ (ďalej len „UTP TAF“),
- aktualizáciu príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF.

Program zasadnutia a dokumenty súvisiace s návrhmi na prijatie sú k dispozícii na webových stránkach organizácie OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

Organizácia OTIF pracuje na vytvorení jednotných právnych režimov pre medzinárodnú železničnú dopravu v troch hlavných oblastiach činnosti: technická interoperabilita, preprava nebezpečného tovaru a zmluvné právo v oblasti železničnej dopravy.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)

Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenený Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „COTIF“), je medzinárodná dohoda, v rámci ktorej sú zmluvnými stranami tak Únia, ako aj 25 členských štátov¹.

Dňa 16. júna 2011 Rada prijala rozhodnutie Rady 2013/103/EÚ o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a organizáciou OTIF o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „dohoda o pristúpení EÚ k dohovoru COTIF“)².

¹ Len Cyprus a Malta nie sú zmluvnými stranami.

² Rozhodnutie Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011 o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému

Dohoda nadobudla účinnosť 1. júla 2011.

Podľa článku 2 ods. 1 dohovoru COTIF je cieľom organizácie OTIF podporovať, zlepšiť a po všetkých stránkach uľahčiť medzinárodnú železničnú dopravu, a na tento účel predovšetkým zostaviť systémy jednotných právnych predpisov v rôznych oblastiach práva týkajúcich sa medzinárodnej železničnej dopravy. Dohovor COTIF upravuje aj fungovanie organizácie, jej ciele, právomoci, vzťahy so zmluvnými štátmi a všeobecné činnosti.

Železničnú legislatívu teda pokrýva po celej škále právnych a technických otázok v oblasti železničnej dopravy, ktoré možno rozdeliť na dve skupiny – samotný dohovor, ktorý upravuje fungovanie organizácie OTIF, a osem dodatkov, v ktorých sa stanovujú jednotné právne predpisy o železničnej doprave:

- dodatok A – Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín (**CIV**),
- dodatok B – Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (**CIM**),
- dodatok C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (**RID**),
- dodatok D – Jednotné právne predpisy pre zmluvy o používaní vozňov v medzinárodnej železničnej preprave (**CUV**),
- dodatok E – Jednotné právne predpisy pre zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave (**CUI**),
- dodatok F – Jednotné právne predpisy pre záväzné vyhlasovanie technických noriem a prijímanie jednotných technických predpisov pre železničný materiál určený na používanie v medzinárodnej preprave (**APTU UR**),
- dodatok G – Jednotné právne predpisy pre technické schválenie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave (**ATMF UR**),
- dodatok H – Jednotné právne predpisy pre bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej preprave (**EST UR**).

Na základe dodatkov F a G k dohovoru COTIF existuje 18 jednotných technických predpisov (ďalej len „predpisy UTP“) v oblasti technickej interoperability. V súlade s kapitolou II smernice (EÚ) 2016/797³ plnia predpisy UTP v rámci dohovoru COTIF z hľadiska schvaľovania pre medzinárodnú dopravu rovnaký účel ako technické špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) EÚ.

Dodatky F a G uplatňuje 43 z 50 štátov, ktoré sú stranami dohovoru COTIF, vrátane spomínaných 25 členských štátov EÚ.

Na základe dodatku H k dohovoru COTIF existujú 4 prílohy pre spoločné bezpečnostné metódy. V súlade s kapitolou II smernice (EÚ) 2016/798⁴ plnia prílohy k EST UR v rámci

Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 [Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)].

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

dohovoru COTIF z hľadiska schvaľovania pre medzinárodnú dopravu rovnaký účel ako spoločné bezpečnostné metódy EÚ.

Dodatok H nadobudne účinnosť až po schválení dvoma tretinami štátov, ktoré sú zmluvnými stranami OTIF.

2.2. Výbor znalcov pre technické otázky organizácie OTIF (ďalej len „CTE“)

Výbor CTE je zriadený článkom 13 ods. 1 písm. f) dohovoru COTIF. Tvoria ho členské štáty OTIF, ktoré uplatňujú dodatky F a G (APTU a ATMF) k dohovoru COTIF.

Výbor CTE má právomoci v záležitostiach interoperability a technickej harmonizácie v oblasti železničnej dopravy a technických schvaľovacích postupov. Vypracúva dodatky APTU a ATMF a ich jednotné právne predpisy, ktoré sa týkajú železničného materiálu určeného na používanie v medzinárodnej doprave, a to konkrétne týchto aspektov:

- prijímanie technických predpisov pre vozidlá a infraštruktúru a záväzné vyhlasovanie noriem,
- postupy posudzovania súladu vozidiel s predpismi,
- ustanovenia týkajúce sa údržby vozidiel,
- oblasti zodpovednosti za zostavu vlaku a bezpečné používanie vozidiel,
- ustanovenia týkajúce sa hodnotenia a posudzovania rizík,
- špecifikácie pre registre.

Výbor CTE má v súčasnosti stálu pracovnú skupinu (WG TECH), ktorá je zodpovedná za vypracúvanie jeho rozhodnutí.

Podľa článku 20 ods. 1 písm. b) COTIF a v súlade s článkom 6 dodatku F (APTU) má výbor CTE právomoc prijať alebo zmeniť predpisy UTP.

V súlade s článkom 21 ods. 4 dodatku G (ATMF) má výbor CTE právomoc odporúčať metódy a postupy týkajúce sa technického schválenia železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave.

2.3. Prijímanie aktov výborom CTE

Podľa článku 6 APTU výbor CTE rozhoduje o prijatí predpisu UTP alebo jeho zmeny v súlade s postupom stanoveným v článkoch 16 a 20 a v článku 33 ods. 6 dohovoru COTIF. Tieto rozhodnutia nadobudnú účinnosť v súlade s článkom 35 ods. 3 a 4 dohovoru.

2.4. Plánované akty, ktoré má výbor CTE prijať na zasadnutí 17. a 18. júna 2025

2.4.1. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (UTP LOC&PAS)*

Predpisom UTP LOC&PAS sa stanovujú funkčné a technické požiadavky na prijímanie rušňov a osobných koľajových vozidiel na prevádzku v medzinárodnej doprave na území všetkých zmluvných štátov COTIF v súlade s ATMF UR. Predpis sa vzťahuje na technický návrh, na požiadavky súvisiace s výrobou a na postupy overovania.

Cieľom tohto návrhu je revidovať UTP LOC&PAS tak, aby bol naďalej v súlade s vývojom právnych predpisov v Európskej únii, a aktualizovať osobitné prípady a konkrétne

vykonávacie predpisy. Okrem toho sa v návrhu objasňuje rozsah pôsobnosti UTP LOC&PAS a jeho uplatňovanie na vozidlá vhodné na voľný obeh a na zameniteľné vozidlá.

Medzi navrhované zmeny patria:

- objasnenia týkajúce sa rozsahu pôsobnosti a uplatňovania UTP,
- aktualizácia odkazov na právne predpisy EÚ a normy,
- nové ustanovenia týkajúce sa rozhraní vo vozidle medzi subsystémom „železničné koľajové vozidlá“ a vozidlovou časťou subsystému „riadenie-zabezpečenie a náviesenie“,
- upravené ustanovenia týkajúce sa vody vypúšťanej z hygienických zariadení vo vlaku alebo prostredníctvom nich,
- upravené ustanovenia týkajúce sa maximálneho prúdu prechádzajúceho každým zberačom pri zastavení,
- nové ustanovenia týkajúce sa funkcií detekcie a prevencie vykoľajenia,
- upravené ustanovenia týkajúce sa vlakového záznamového zariadenia,
- ďalšie požiadavky týkajúce sa dokumentácie, ktorá sa musí dodať spolu so železničnými koľajovými vozidlami,
- doplňujúce ustanovenia týkajúce sa schvaľovania do širokej oblasti použitia, ktoré sa vzťahujú na konkrétne typy osobných vozňov, t. j. zameniteľné vozidlá,
- aktualizácia vykonávacích pravidiel, najmä odstránením lehôt platnosti (fázy A a B) pre vozidlá a typy vozidiel, ktoré sú v súlade s predchádzajúcimi verziami predpisu UTP,
- aktualizácia špecifických prípadov a osobitných vykonávacích predpisov pre zmluvné štáty, ktoré nie sú členmi EÚ,
- redakčné úpravy s cieľom zosúladiť UTP s najnovšími postupmi.

2.4.2. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (UTP PRM)*

V predpise UTP PRM sa stanovujú harmonizované požiadavky na prístupnosť osobných vozidiel používaných v medzinárodnej doprave v rámci ATMF UR.

Cieľom tohto návrhu je revidovať UTP TRM tak, aby bol naďalej v súlade s vývojom právnych predpisov v Európskej únii. Okrem toho sa návrhom objasňuje rozsah pôsobnosti UTP PRM, pokiaľ ide o vozidlá a iné subsystémy. Uplatňovanie UTP PRM je vo všeobecnosti povinné najmä pre nové osobné železničné koľajové vozidlá, ktoré sú prijaté do medzinárodnej dopravy v súlade s ATMF UR. V UTP PRM sú opísané aj voliteľné parametre pre subsystémy infraštruktúry, prevádzky a telematiky.

Medzi navrhované zmeny patria:

- objasnenia týkajúce sa rozsahu pôsobnosti a uplatňovania UTP,
- aktualizácia odkazov na právne predpisy EÚ a normy,
- upravené ustanovenia týkajúce sa zvukových signálov súvisiacich s otváraním a zatváraním dverí pre cestujúcich,

- upravené a dodatočné ustanovenia týkajúce sa dynamických informácií o trase vo vlakoch a na vlakoch,
- aktualizácia vykonávacích pravidiel v súlade s vykonávacími pravidlami UTP LOC&PAS,
- redakčné úpravy s cieľom zosúladiť UTP s najnovšími postupmi.

2.4.3. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre označovanie vozidiel (UTP Marking)*

V UTP Marking sa stanovujú požiadavky platné pre vozidlá používané v zmluvných štátoch COTIF, pokiaľ ide o ich čísla vozidiel a súvisiace abecedné označenia na rámoch karosérie.

Cieľom tohto návrhu revízie UTP Marking je aktualizovať odkazy na ustanovenia EÚ. Okrem toho by sa na uľahčenie pochopenia pravidiel mali doplniť informácie, ktorými by sa objasnil význam európskeho čísla vozidla (EVN) pre nákladné vozne. Súčasťou sú aj jazykové opravy a redakčné zmeny.

2.4.4. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre subsystém „infraštruktúra“ (UTP INF)*

V UTP INF sa stanovujú parametre železničnej infraštruktúry, ktoré sú relevantné z hľadiska kompatibility s vozidlami používanými v medzinárodnej doprave v rozsahu ATMF UR, a konkrétne metódy kontroly týchto parametrov.

Cieľom tohto návrhu je revidovať UTP INF tak, aby bol naďalej v súlade s vývojom právnych predpisov v Európskej únii, a aktualizovať osobitné prípady a konkrétne vykonávacie predpisy.

Medzi navrhované zmeny patria:

- objasnenia týkajúce sa rozsahu pôsobnosti a možného uplatňovania UTP,
- aktualizácia odkazov na právne predpisy EÚ a normy,
- nové ustanovenia týkajúce sa kombinovanej dopravy,
- aktualizované ustanovenia týkajúce sa kategórií liniek,
- nové ustanovenia týkajúce sa maximálnych zmien tlaku v tuneloch s prevádzkovou rýchlosťou 200 km/h alebo vyššou,
- upravené ustanovenia týkajúce sa dobrovoľného uplatňovania UTP na existujúcu infraštruktúru,
- aktualizácia špecifických prípadov a osobitných vykonávacích predpisov pre zmluvné štáty, ktoré nie sú členmi EÚ,
- redakčné úpravy s cieľom zosúladiť UTP s najnovšími postupmi.

2.4.5. *Zmena predpisu UTP pre „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ (UTP TAF)*

V predpise UTP TAF sa stanovujú požiadavky týkajúce sa procesu komunikácie medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry, databáz určených na sledovanie vlakov a pohybov vozňov a informácií, ktoré sa majú poskytovať zákazníkovi nákladnej dopravy.

Cieľom tohto návrhu je zosúladiť odkazy na technické dokumenty TAF TSI agentúry ERA uvedené v dodatku I k predpisu UTP TAF.

Zmeny technických dokumentov, na ktoré sa odkazuje v dodatku I k predpisu UTP TAF a ktoré sú potrebné na opravu chýb, zohľadnenie spätnej väzby, udržanie kroku s technickým pokrokom a zachovanie rovnocennosti so špecifikáciami vymedzenými v technickom dokumente ERA-TD-105 agentúry ERA: *TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model* (TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI).

2.4.6. *Aktualizácia príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF*

V príručke sú uvedené požiadavky na vykonávanie a uplatňovanie dodatku F ku COTIF (APTU UR) a dodatku G ku COTIF (ATMF UR) pre medzinárodnú železničnú dopravu a sú v nej opísané rôzne úlohy a zodpovednosti v súvislosti s vykonávaním a uplatňovaním. Má slúžiť ako praktická príručka pre členov organizácie OTIF a štáty, ktoré majú záujem o prístup k dohovoru COTIF, najmä pre orgány, subjekty a aktérov v príslušných železničných odvetviach.

Príručka nie je právne záväzná podľa dohovoru COTIF, ale napriek tomu môže mať právne účinky. Prijíma ju výbor CTE organizácie OTIF zriadený dohovorm COTIF, ktorá má právomoc prijímať príručky a ich úpravy, t. j. odporúčania v súlade s článkom 21 ods. 4 ATMF UR. V príručke (a teda aj v jej plánovanej zmene) by sa informovalo o spôsobe, akým musí EÚ vykonávať svoje povinnosti vyplývajúce z dohovoru COTIF.

Aktualizácia príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF je potrebná s cieľom zohľadniť skúsenosti zmluvných štátov COTIF.

3.1. **Právomoci a hlasovacie práva Únie**

Podľa článku 6 Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o prístupe Európskej únie k dohovoru COTIF, ktorá bola schválená rozhodnutím Rady zo 16. júna 2011:

„1. Pri rozhodovaní o otázkach, v ktorých má Únia výlučnú právomoc, uplatní Únia hlasovacie práva svojich členských štátov podľa dohovoru.

2. Pri rozhodovaní o otázkach, v ktorých má Únia spoločnú právomoc so svojimi členskými štátmi, hlasuje buď Únia, alebo jej členské štáty.

3. S výhradou článku 26 ods. 7 dohovoru má Únia počet hlasov rovnajúci sa počtu hlasov jej členských štátov, ktoré sú aj zmluvnými stranami dohovoru. Ak hlasuje Únia, jej členské štáty nehlasujú.“

Podľa článku 3 ods. 2 ZFEÚ má Únia výlučnú právomoc, pokiaľ ide o medzinárodné záväzky, ktoré sa majú prijať v súvislosti s dohovorm COTIF, vrátane právnych nástrojov prijatých na jeho základe, ak môžu byť takýmito záväzkami dotknuté existujúce pravidlá Únie alebo pozmenený rozsah ich pôsobnosti.

Cieľom navrhovaných rozhodnutí je:

- zosúladiť UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF a UTP Marking s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/1694⁵ (ďalej len „balík TSI z roku 2023“),

⁵ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1694 z 10. augusta 2023, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1300/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014, (EÚ)

- zosúladiť odkazy na technické dokumenty TAF TSI agentúry ERA uvedené v dodatku I k predpisu UTP TAF.

Tieto rozhodnutia spadajú do oblasti služieb železničnej dopravy. Na oblasť služieb železničnej dopravy sa vo veľkej miere vzťahujú pravidlá Únie, ktoré preto môžu byť prijatím týchto rozhodnutí ovplyvnené alebo zmenené. Hlasovacie práva v súvislosti s prijatím týchto rozhodnutí preto uplatní Únia, zastúpená Komisiou.

3.2. Navrhované závery

Zo všetkých dôvodov uvedených v bodoch 2.4.1 až 2.4.6 by Únia mala hlasovať tak, ako sa navrhuje v bodoch 3.2.1 až 3.2.6.

3.2.1. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (UTP LOC&PAS)*

Európska únia by mala hlasovať za revíziu UTP LOC&PAS TECH-25003 s výhradou prijatia ďalej uvedených zmien. Ak sa tieto zmeny nezavedú, Európska únia by mala hlasovať proti navrhovanej revízii UTP LOC&PAS.

- a) V oddiele 1 (Introduction) druhom pododseku prílohy by sa slovo „infrastructure“ malo nahradiť slovom „network(s)“, aby sa zohľadnilo, že technická zlučiteľnosť sa neobmedzuje len na infraštruktúru, ale zahŕňa aj energetické aspekty a aspekty traťovej signalizácie;
- b) v bode 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) štvrtom pododseku prílohy by sa mal text „UTP WAG“ vypustiť, pretože tento UTP sa vzťahuje len na subsystém „rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“, ktorý nie je zahrnutý v UTP WAG;
- c) v bode 2.2.1 (Train formation) ods. 1 by sa mal výraz „OTIF technical admission“ nahradiť výrazom „UTP verification procedure“, aby sa dosiahol súlad s bodom 0.1 ods. 4;
- d) body 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) a 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) by sa mali vypustiť, aby sa zosúladi s balíkom TSI z roku 2023;
- e) v bode 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) by sa názov písmena d) mal nahradiť názvom „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem“, aby sa plne zosúladi s balíkom TSI z roku 2023;
- f) v bode 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) ods. 8, bode 4.2.4.3 (Type of brake system) ods. 3 a 4, bode 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) ods. 3, bode 4.2.4.4.2 (Service braking command) ods. 5, bode 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) ods. 4, bode 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) ods. 6, bode 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) ods. 9, bode 4.2.5.5.6 (Door opening) ods. 2, bode 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) ods. 8, bode 4.2.8.2.4 (Maximum power and current

č. 1304/2014 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/777 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

from the overhead contact line) ods. 4, bode 4.2.8.2.9.8 [Running through phase or system separation sections

- g) (RST level)] ods. 5 druhom pododseku, bode 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) ods. 5 a 6, bode 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) ods. 4, bodoch 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading) a 4.2.9.3.9 (Traction status), bode 4.2.10.4.2 (Smoke Control) ods. 5, bode 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
- by sa mal výraz „signalling system“ nahradiť výrazom „control-command and signalling subsystem“,
 - slová „See point 4.3.4“ by sa mali vypustiť vzhľadom na to, že tento odkaz nesúvisí s obsahom bodu 4.2.3.4.2;
- h) v bode 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) by sa mal vypustiť text „Note to points (1) – (4)“, pretože príslušný text je požiadavkou, nie poznámkou;
- i) v bode 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) by sa mal tretí odsek nahradiť textom „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 sa plne zosúladiť s balíkom TSI z roku 2023;
- j) v bode 4.2.7.1.4 (Lamp controls) ods. 3 by sa slová „a flashing/blinking mode“ mali nahradiť slovami „an automatic flashing/blinking mode“, aby sa zosúladiť s významom balíka TSI z roku 2023;
- k) v bode 4.2.9.6 (Recording device) ods. 1 by sa štvrtý pododsek mal nahradiť textom „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“, aby sa zosúladiť s významom balíka TSI z roku 2023;
- l) v bode 4.2.12.2 (General documentation) ods. 24:
- v prvej zarážke by sa slová „signalling equipment“ mali nahradiť slovami „control-command and signalling subsystem“,
 - druhá zarážka by sa mala nahradiť slovami „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
- m) v bode 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) ods. 1 by sa mali vypustiť slová „and assessing entity“, aby sa zosúladiť s významom balíka TSI z roku 2023;
- n) v bode 7.3.2 by sa mali vypustiť všetky špecifické prípady pre Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Severné Írsko, keďže sú vymedzené v TSI LOC&PAS.

3.2.2. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (UTP PRM)*

Európska únia by mala hlasovať za revíziu predpisu UTP PRM, ktorú navrhuje organizácia OTIF v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25004.

3.2.3. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre označovanie vozidiel (UTP Marking)*

Európska únia by mala hlasovať za revíziu predpisu UTP Marking, ktorú navrhuje organizácia OTIF v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25005.

3.2.4. *Revízia jednotného technického predpisu platného pre subsystém „infraštruktúra“ (UTP INF)*

Európska únia by mala hlasovať za revíziu predpisu UTP INF, ktorú navrhuje organizácia OTIF v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25006.

3.2.5. *Zmena predpisu UTP pre „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ (UTP TAF)*

Európska únia by mala hlasovať za úpravy UTP TAF, ktoré navrhuje organizácia OTIF v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25007, s výhradou prijatia ďalej uvedenej zmeny. Ak sa táto zmena nezavedie, Európska únia by mala hlasovať proti navrhovanej revízii UTP TAF.

- v tabuľke v dodatku I by sa riadok číslo 6 mal nahradiť takto, aby odkazoval na aktuálnu verziu technických dokumentov TAF TSI, ktoré uverejnila agentúra⁶:

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. *Aktualizácia príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF*

Európska únia by mala hlasovať za úpravy príručky, ktoré navrhuje organizácia OTIF v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25011, s výhradou prijatia ďalej uvedených zmien. Ak sa tieto zmeny nezavedú, Európska únia by mala hlasovať proti navrhovanej aktualizácii príručky.

Bod 5.3.3 – specific cases

- Na špecifikáciu odchýlky od požiadavky v UTP z dôvodu technických obmedzení ovplyvňujúcich kompatibilitu s existujúcim systémom by sa mal použiť špecifický prípad.
- Na vymedzenie inej požiadavky, ako sú požiadavky stanovené v UTP, by sa mala použiť národná technická požiadavka.
- V prípade, že metóda posudzovania konkrétneho prípadu je zložitá a príliš dlhá na to, aby bola opísaná v UTP, môže špecifický prípad v UTP namiesto toho odkazovať na konkrétnu národnú technickú požiadavku, ktorou sa vymedzuje príslušná metóda posudzovania.

Bod 5.4 – national technical requirements

⁶ Dostupné na adrese [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](#).

- V prípade, že národná technická požiadavka celkovo alebo čiastočne spadá do rozsahu požiadavky stanovenej v UTP, mala by sa preniesť do UTP vo forme špecifického prípadu.

Bod 10.3 – Correlation with EU Law

- Hoci požiadavky, ktoré musia subjekty zodpovedné za údržbu (ďalej len „ECM“) spĺňať, aby mohli byť certifikované, aj kvalifikácia certifikačných orgánov ECM sú medzi EÚ a OTIF harmonizované, pôsobnosť certifikačných orgánov ECM mimo EÚ je obmedzená na vykonávanie certifikácie ECM len mimo EÚ bez ohľadu na to, či sú požiadavky na ECM rovnocenné v právnych predpisoch EÚ a COTIF, a bez ohľadu na skutočnosť, že EÚ prijíma do EÚ vozidlá v medzinárodnej doprave v súlade s UTP na základe COTIF. Certifikačné orgány ECM mimo EÚ by preto nemali certifikovať ECM v EÚ, pokiaľ to nepovoľuje osobitná dohoda s EÚ.
- Vzhľadom na to, že ATMF UR neobsahuje podmienky prístupu na trh pre poskytovanie služieb, zahraničné ECM a certifikačné orgány ECM si nemôžu uplatňovať práva na poskytovanie svojich služieb v inom štáte na základe COTIF, ale jednostranné alebo viacstranné rozhodnutia medzi týmito štátmi môžu povoliť poskytovanie týchto služieb na území jedného alebo viacerých týchto štátov.

4. PRÁVNÝ ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody.*“

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody⁷.

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom EÚ*“⁸.

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Výbor CTE je orgán zriadený dohodou, a to dohovorom COTIF, konkrétne článkom 13 ods. 1 písm. f).

Vyššie uvedené akty, ktoré má výbor CTE prijať na svojom 17. zasadnutí, sú akty s právnymi účinkami.

⁷ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁸ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

Plánovanými aktmi sa mení právny rámec organizácie OTIF. Keďže Únia je plnoprávnou zmluvnou stranou dohovoru COTIF⁹, plánované akty budú pre Úniu záväzné podľa medzinárodného práva v súlade s článkom 6 ods. 1 APTU a článkom 35 ods. 3 a 4 dohovoru COTIF.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu plánovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa prijíma pozícia v mene Únie.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavný cieľ a obsah plánovaného aktu sa týka medzinárodnej železničnej dopravy.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 91 ZFEÚ.

4.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 91 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

⁹ Rozhodnutie Rady 103/2013/EÚ o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 [Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)].

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 17. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), pokiaľ ide o revíziu jednotných technických predpisov platných pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (UTP LOC&PAS), prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (UTP PRM), označovanie vozidiel (UTP Marking), subsystém „infraštruktúra“ (UTP INF), subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ (UTP TAF) a aktualizáciu príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 v spojení s jej článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Únia pristúpila k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „dohovor COTIF“), v súlade s rozhodnutím Rady 2013/103/EÚ¹⁰ a Dohodou medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu (ďalej len „OTIF“) o pristúpení Európskej únie k dohovoru COTIF (ďalej len „dohoda“)¹¹.
- (2) Podľa článku 13 ods. 1 písm. f) dohovoru COTIF sa v rámci organizácie OTIF zriadil Výbor znalcov pre technické otázky (výbor CTE).
- (3) Podľa článku 20 ods. 1 písm. b) dohovoru COTIF a v súlade s článkom 6 ods. 1 jednotných právnych predpisov pre záväzné vyhlasovanie technických noriem a prijímanie jednotných technických predpisov pre železničný materiál určený na používanie v medzinárodnej preprave (APTU) – dodatkom F k dohovoru COTIF, je výbor CTE okrem iného oprávnený prijímať alebo meniť jednotné technické predpisy (ďalej len „predpisy UTP“) platné pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (UTP LOC&PAS), prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (UTP PRM), označovanie vozidiel (UTP Marking), subsystém „infraštruktúra“ (UTP INF) a subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ (UTP TAF).

¹⁰ Rozhodnutie Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011 o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 [Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)].

¹¹ Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 8 – 10.

- (4) Podľa článku 20 ods. 1 písm. e) dohovoru COTIF a v súlade s článkom 21 ods. 4 jednotných právnych predpisov pre technické schvaľovanie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave (ATMF – dodatok G k dohovoru) je výbor CTE oprávnený prijať alebo zmeniť okrem iného príručku na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF.
- (5) Výbor CTE zaradil do programu svojho 17. zasadnutia, ktoré sa uskutoční 17. a 18. júna 2025, návrh rozhodnutí o revízii UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking a UTP INF, o úprave dodatku I k UTP TAF a o aktualizácii príručky na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF.
- (6) Plánované akty výboru CTE budú mať právne účinky.
- (7) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má vo výbore CTE v mene Únie zaujať, pretože navrhované rozhodnutia budú pre Úniu záväzné podľa článku 6 ods. 1 APTU a článku 35 ods. 3 a 4 dohovoru COTIF.
- (8) Cieľom týchto rozhodnutí je zosúladiť UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking a UTP INF s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/1694¹², zosúladiť odkazy na technické dokumenty ERA TAF TSI uvedené v dodatku I k UTP TAF a aktualizovať príručku na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF so zohľadnením skúseností zmluvných štátov COTIF.
- (9) Plánované rozhodnutia organizácie OTIF o revízii UTP PRM, UTP Marking a UTP INF sú v súlade s právom a so strategickými cieľmi Únie, pretože prispievajú k zosúladeniu právnych predpisov organizácie OTIF s ekvivalentnými ustanoveniami práva Únie, a preto by ich mala Únia podporiť.
- (10) Plánované rozhodnutia organizácie OTIF o revízii UTP LOC&PAS a o úprave dodatku I k UTP TAF sú takisto vo všeobecnosti v súlade s právom a so strategickými cieľmi Únie a prispievajú k zosúladeniu právnych predpisov organizácie OTIF s ekvivalentnými ustanoveniami práva Únie. Niektoré zmeny navrhované organizáciou OTIF by však mali byť zosúladené s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/1694¹³ (ďalej len „balík TSI z roku 2023“). Preto treba navrhnúť zmeny plánovaných rozhodnutí organizácie OTIF s cieľom zrevidovať UTP LOC&PAS a upraviť dodatok I k UTP TAF, aby sa zabezpečilo zosúladenie s *acquis* EÚ naposledy zmeneným balíkom TSI z roku 2023. Únia by preto mala podporiť plánované rozhodnutia pod podmienkou, že sa tieto zmeny zavedú,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 17. zasadnutí výboru CTE v rámci Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, pokiaľ ide o revíziu UTP LOC&PAS,

¹² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1694 z 10. augusta 2023, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1300/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014, (EÚ) č. 1304/2014 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/777 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

¹³ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1694 z 10. augusta 2023, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1300/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014, (EÚ) č. 1304/2014 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/777 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

ktorý sa vzťahuje na subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“, revíziu UTP PRM, ktorý sa vzťahuje na prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, revíziu UTP Marking, ktorý sa vzťahuje na označovanie vozidiel, revíziu UTP INF, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“, a aktualizáciu odkazov na technické dokumenty TAF TSI uvedené v prílohe I k UTP TAF a k príručke na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF:

1. hlasovať za návrh výboru CTE revidovať predpis UTP LOC&PAS platný pre subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“, ako je uvedené v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25003 UTP LOC&PAS, s výhradou prijatia týchto zmien:
 - a) v oddiele 1 (Introduction) prílohy sa v druhom pododseku slovo „infrastructure“ nahrádza slovom „network(s)“;
 - b) v bode 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) prílohy sa v štvrtom pododseku vypúšťa text „, UTP WAG“;
 - c) v bode 2.2.1 (Train formation) sa v odseku 1 výraz „OTIF technical admission“ nahrádza výrazom „UTP verification procedure“;
 - d) vypúšťajú sa body 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) a 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem);
 - e) v bode 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) sa názov písmena d) nahrádza názvom „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;
 - f) v bode 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) ods. 8, bode 4.2.4.3 (Type of brake system) ods. 3 a 4, bode 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) ods. 3, bode 4.2.4.4.2 (Service braking command) ods. 5, bode 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) ods. 4, bode 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) ods. 6, bode 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) ods. 9, bode 4.2.5.5.6 (Door opening) ods. 2, bode 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) ods. 8, bode 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) ods. 4, bode 4.2.8.2.9.8 [Running through phase or system separation sections (RST level)] ods. 5 druhom pododseku, bode 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) ods. 5 a 6, bode 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) ods. 4, bodoch 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading) a 4.2.9.3.9 (Traction status), bode 4.2.10.4.2 (Smoke Control) ods. 5, bode 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - výraz „signalling system“ sa nahrádza výrazom „control-command and signalling subsystem“,
 - vypúšťajú sa slová „See point 4.3.4“;
 - g) v bode 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) sa vypúšťa text „Note to points (1) – (4)“;
 - h) v bode 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) sa tretí odsek nahrádza textom „For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for

the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.“;

- i) v bode 4.2.7.1.4 (Lamp controls) sa v odseku 3 slová „a flashing/blinking mode“ nahrádzajú slovami „an automatic flashing/blinking mode“;
 - j) v odseku 1 bodu 4.2.9.6 (Recording device) sa štvrtý pododsek nahrádza textom „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“;
 - k) v bode 4.2.12.2 (General documentation) ods. 24:
 - v prvej zarážke sa slová „signalling equipment“ nahrádzajú slovami „control-command and signalling subsystem“;
 - druhá zarážka sa nahrádza slovami „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
 - l) v bode 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) sa v odseku 1 vypúšťajú slová „and assessing entity“;
 - m) v bode 7.3.2 sa vypúšťajú všetky špecifické prípady pre Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Severné Írsko;
2. hlasovať za návrh výboru CTE na zmeny predpisu UTP PRM platného pre prístupnosť železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, ako sa uvádza v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25004 UTP PRM;
3. hlasovať za návrh výboru CTE na zmeny predpisu UTP Marking platného pre označovanie vozidiel, ako sa uvádza v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25005 UTP Marking;
4. hlasovať za návrh výboru CTE na zmeny predpisu UTP INF platného pre subsystém „infraštruktúra“, ako sa uvádza v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25006 UTP INF;
5. hlasovať za návrh výboru CTE aktualizovať odkazy na technické dokumenty TAF TSI uvedené v dodatku I k UTP TAF, ako sa uvádza v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25007 UTP TAF, s výhradou prijatia tejto zmeny:
- v tabuľke v dodatku I sa riadok číslo 6 nahrádza takto:
- | | | | | |
|---|------------|--|--------|------------|
| 6 | ERA-TD-105 | TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model | 3.5.1. | 15.12.2024 |
|---|------------|--|--------|------------|
6. hlasovať za návrh výboru CTE aktualizovať príručku na vykonávanie a uplatňovanie jednotných právnych predpisov APTU a ATMF, ako sa uvádza v pracovnom dokumente výboru CTE TECH-25011 Handbook, s výhradou prijatia týchto zmien:
- bod 5.3.3 – specific cases
 - v prvej zarážke sa slová „A specific case is primarily used“ nahrádzajú slovami „A specific case should be used“;

- v prvej zarážke sa za slová „deviation from a requirement in the UTP“ dopĺňajú slová „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.“,
 - v prvej zarážke sa text „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs“ nahrádza textom „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs“,
 - v piatej zarážke sa text „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ nahrádza textom „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method“,
 - bod 5.4 – national technical requirements
 - vo štvrtom odseku sa text „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ nahrádza textom „In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case“,
 - bod 10.3 – Correlation with EU Law
 - v druhom odseku by sa slová „whether an ECM“ mali nahradiť slovami „whether their ECM“,
 - vo štvrtom odseku prvej zarážke by sa slová „should be accepted“ mali nahradiť slovami „should be accepted in international traffic“,
 - vo štvrtom odseku druhej zarážke by sa slová „For the purpose of providing ECM services,“ mali nahradiť slovami „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,“ a slová „Contracting States“ by sa mali nahradiť slovami „that Contracting State“;
7. Komisia môže odsúhlasiť menšie zmeny aktov uvedených v tomto článku bez ďalšieho rozhodnutia Rady.

Článok 2

Rozhodnutia Výboru znalcov pre technické otázky sa po prijatí uverejnia v *Úradnom vestníku Európskej únie* s uvedením dňa nadobudnutia účinnosti.

Článok 3

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť 16. júna 2025.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedníčka*