

**Bruselj, 4. junij 2025
(OR. en)**

9461/25

**Medinstitucionalna zadeva:
2025/0160 (NLE)**

TRANS 207

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	4. junij 2025
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Zadeva:	Predlog SKLEP SVETA o določitvi stališča, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 17. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) v zvezi z revizijo enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS), dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (UTP PRM), označevanje vozil (UTP Marking), podsistem „infrastruktura“ (UTP INF) in podsistem Telematske aplikacije za tovorni promet (UTP TAF), ter posodobitvijo priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2025) 305 final.

Priloga: COM(2025) 305 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o določitvi stališča, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 17. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) v zvezi z revizijo enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsystem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS), dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (UTP PRM), označevanje vozil (UTP Marking), podsystem „infrastruktura“ (UTP INF) in podsystem Telematske aplikacije za tovorni promet (UTP TAF), ter posodobitvijo priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

17. zasedanje Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (v nadaljnjem besedilu: OTIF) bo potekalo 17. in 18. junija 2025 v Bernu. Dnevni red zasedanja vključuje predloge za sprejetje naslednjih predlogov:

- revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (v nadaljnjem besedilu: UTP LOC&PAS),
- revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (v nadaljnjem besedilu: UTP PRM),
- revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za označevanje vozil (v nadaljnjem besedilu: UTP Marking),
- revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“ (v nadaljnjem besedilu: UTP INF),
- sprememba Dodatka I (sklici na tehnične dokumente) k enotnemu tehničnemu predpisu, ki se uporablja za podsistem Telematske aplikacije za tovorni promet (v nadaljnjem besedilu: UTP TAF),
- posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF.

Dnevni red zasedanja in dokumenti v zvezi s predlogi za sprejetje so na voljo na spletnem mestu OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

OTIF pripravlja enotne pravne ureditve za mednarodni železniški promet na treh glavnih področjih delovanja: tehnična interoperabilnost, nevarno blago in železniško pogodbeno pravo.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1 Konvencija o mednarodnem železniškem prometu (COTIF)

Konvencija o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (COTIF), je mednarodni sporazum, katerega pogodbenice so Unija in 25 držav članic¹.

Svet je 16. junija 2011 sprejel Sklep Sveta 2013/103/EU o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in OTIF o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (v nadaljnjem besedilu: Sporazum med EU in OTIF)².

Sporazum je začel veljati 1. julija 2011.

¹ Z izjemo Cipra in Malte, ki nista pogodbenici.

² Sklep Sveta 2013/103/EU z dne 16. junija 2011 o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (UL L 51, 23.2.2013, str. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

V skladu s členom 2(1) konvencije COTIF je namen OTIF v vsakem pogledu pospeševati, izboljševati in olajševati mednarodni železniški promet, zlasti z uvajanjem enotne zakonodaje na različnih pravnih področjih v zvezi z mednarodnim železniškim prometom. Konvencija COTIF ureja tudi delovanje organizacije, njene cilje, pristojnosti, odnose z državami pogodbenicami in njene dejavnosti na splošno.

Obravnava torej zakonodajo na področju železniškega prometa v zvezi s številnimi različnimi pravnimi in tehničnimi vprašanji železniškega prometa, razdeljenimi na dva dela: samo konvencijo COTIF, ki ureja delovanje OTIF, ter osem dodatkov, ki vzpostavljajo enotno zakonodajo na področju železniškega prometa:

- Dodatek A – Pogodba o mednarodnem železniškem prevozu potnikov (CIV),
- Dodatek B – Pogodba o mednarodnem železniškem prevozu blaga (CIM),
- Dodatek C – Mednarodni železniški prevoz nevarnega blaga (RID),
- Dodatek D – Pogodba o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu (CUV),
- Dodatek E – Pogodba o uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu (CUI),
- Dodatek F – Enotna pravila za potrjevanje tehničnih standardov in sprejetje enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za železniški material, namenjen za uporabo v mednarodnem prometu (APTU UR),
- Dodatek G – Enotna pravila v zvezi s tehnično odobritvijo železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu (ATMF UR), in
- Dodatek H – Enotna pravila za varno upravljanje vlakov v mednarodnem prometu (EST UR).

Na podlagi dodatkov F in G h konvenciji COTIF je določenih 18 enotnih tehničnih predpisov za tehnično interoperabilnost. Enotni tehnični predpisi v okviru konvencije COTIF imajo enak namen kot tehnične specifikacije EU za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) za odobritev za obratovanje v mednarodnem prometu, kot je opredeljeno v poglavju II Direktive (EU) 2016/797³.

43 od 50 držav, ki so pogodbenice konvencije COTIF, vključno z že omenjenimi 25 državami članicami EU, uporablja dodatka F in G.

Na podlagi Dodatka H h konvenciji COTIF obstajajo štiri priloge za skupne varnostne metode. Priloge k EST UR v okviru konvencije COTIF imajo enak namen kot skupne varnostne metode za obratovanje v mednarodnem prometu, kot je opredeljeno v poglavju II Direktive (EU) 2016/798⁴.

Dodatek H še ni začel veljati, ker čaka na odobritev dveh tretjin držav, ki so pogodbenice OTIF.

³ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

⁴ Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (prenovitev) (UL L 138, 26.5.2016, str. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

2.2 Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja OTIF

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je ustanovljen na podlagi člena 13(1), točka (f), konvencije COTIF. Sestavljajo ga države članice OTIF, ki uporabljajo dodatka F in G (APTU, ATMF) h konvenciji COTIF.

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je pristojen za vprašanja interoperabilnosti in tehničnega usklajevanja na področju železniškega prometa ter za postopke tehnične odobritve. Pripravlja dodatka APTU in ATMF ter enotna pravila iz teh dodatkov, ki se uporabljajo za železniški material, namenjen uporabi v mednarodnem prometu, in se nanašajo zlasti na:

- sprejemanje tehničnih predpisov za vozila in infrastrukturo ter potrjevanje standardov,
- postopke ocenjevanja skladnosti vozil,
- določbe o vzdrževanju vozil,
- odgovornosti za vlakovno kompozicijo in varno uporabo vozil,
- določbe o vrednotenju in oceni tveganja,
- specifikacije za registre.

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja ima trenutno stalno delovno skupino (v nadaljnjem besedilu: tehnična delovna skupina), odgovorno za pripravljanje sklepov odbora.

V skladu s členom 20(1), točka (b), konvencije COTIF in členom 6 Dodatka F (APTU) je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za sprejetje ali spremembo enotnih tehničnih predpisov.

V skladu s členom 21(4) Dodatka G (ATMF) je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za priporočanje metod in praks v zvezi s tehnično odobritvijo železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu.

2.3 Sprejemanje aktov v Odboru strokovnjakov za tehnična vprašanja

V skladu s členom 6 APTU Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja odloči, ali bo sprejel enotni tehnični predpis ali določbo, ki ga spreminja, v skladu s postopkom iz členov 16 in 20 ter člena 33(6) konvencije COTIF. Ti sklepi začnejo veljati v skladu s členom 35(3) in (4) konvencije COTIF.

2.4 Predvideni akti, ki naj bi jih Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja sprejel na zasedanju 17. in 18. junija 2025

2.4.1 *Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS)*

V UTP LOC&PAS so določene funkcionalne in tehnične zahteve za vključitev lokomotiv in potniških tirnih vozil v mednarodni promet na ozemljih vseh držav pogodbenic konvencije COTIF v skladu z enotnimi pravili ATMF. Zajema tehnične zahteve za konstrukcijo in proizvodnjo ter postopke za verifikacijo.

Namen tega predloga za revizijo UTP LOC&PAS je, da bi bil še naprej v skladu s spremembami na področju prava v Evropski uniji ter da bi posodobili posebne primere in posebna izvedbena pravila. Poleg tega sta v predlogu pojasnjena področje uporabe

UTP LOC&PAS ter njegova uporaba za vozila, primerna za prosti pretok, in zamenljiva vozila.

Predlagane spremembe vključujejo:

- pojasnila v zvezi s področjem uporabe in uporabo enotnega tehničnega predpisa,
- posodobitev sklicev na zakonodajo EU in standarde,
- nove določbe v zvezi z vmesniki znotraj vozila med podsistemom tirna vozila in delom podsistema vodenje-upravljanje in signalizacija v vozilu,
- spremenjene določbe v zvezi z vodo, ki se odvaja iz sanitarnih prostorov v vozilu ali skozi njih,
- spremenjene določbe v zvezi z največjim tokom skozi vsak odjemnik toka v mirovanju,
- nove določbe v zvezi s funkcijami zaznavanja in preprečevanja iztirjenja,
- spremenjene določbe v zvezi s snemalno napravo vlaka,
- dodatne zahteve v zvezi z dokumentacijo, ki jo je treba predložiti skupaj s tirnimi vozili,
- dodatne določbe v zvezi z odobritvijo za široko področje uporabe, ki se uporabljajo za določene vrste potniških vagonov, tj. zamenljiva vozila,
- posodobitev izvedbenih pravil, zlasti z odpravo rokov veljavnosti (faz A in B) za vozila in tipe vozil, ki so v skladu s prejšnjimi različicami enotnega tehničnega predpisa,
- posodobitev posebnih primerov in posebnih izvedbenih pravil za države pogodbenice, ki niso članice EU,
- redakcijske spremembe za uskladitev enotnega tehničnega predpisa z najnovejšo prakso.

2.4.2 Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (UTP PRM)

V UTP PRM so določene harmonizirane zahteve glede dostopnosti za potniška vozila, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu, v okviru področja uporabe enotnih pravil ATMF.

Namen tega predloga za revizijo UTP PRM je, da bi bil še naprej v skladu s spremembami na področju prava v Evropski uniji. Poleg tega je v predlogu pojasnjeno področje uporabe UTP PRM v zvezi z vozili in drugimi podsistemi. Uporaba UTP PRM je zlasti na splošno obvezna za nova potniška tirna vozila, ki so odobrena za obratovanje v mednarodnem prometu v skladu z enotnimi pravili ATMF. V UTP PRM so opisani tudi neobvezni parametri za infrastrukturne, operativne in telematske podsisteme.

Predlagane spremembe vključujejo:

- pojasnila v zvezi s področjem uporabe in uporabo enotnega tehničnega predpisa,
- posodobitev sklicev na zakonodajo EU in standarde,
- spremenjene določbe v zvezi z zvočnimi signali, povezanimi z odpiranjem in zapiranjem potniških vrat,

- spremenjene in dodatne določbe v zvezi z dinamičnimi informacijami o progi v vlakih in na njih,
- posodobitev izvedbenih pravil v skladu z izvedbenimi pravili UTP LOC&PAS,
- redakcijske spremembe za uskladitev enotnega tehničnega predpisa z najnovejšo prakso.

2.4.3 Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za označevanje vozil (UTP Marking)

V UTP Marking so določene zahteve, ki veljajo za vozila, ki se uporabljajo v državah pogodbenicah konvencije COTIF, v zvezi z njihovimi številkami vozil in povezanimi abecednimi oznakami na njihovih ogrođjih karoserije.

Namen tega predloga za revizijo UTP Marking je posodobiti sklice na določbe EU. Poleg tega bi bilo treba za lažje razumevanje pravil dodati informacije za pojasnitev pomena evropske številke vozila (EVN) za tovarne vagone. Vključeni so tudi jezikovni popravki in redakcijske spremembe.

2.4.4 Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“ (UTP INF)

V UTP INF so določeni parametri železniške infrastrukture, pomembni za združljivost z vozili, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu v okviru enotnih pravil ATMF, in posebne metode za preverjanje teh parametrov.

Namen tega predloga za revizijo UTP INF je, da bi bil še naprej v skladu s spremembami na področju prava v Evropski uniji ter da bi posodobili posebne primere in posebna izvedbena pravila.

Predlagane spremembe vključujejo:

- pojasnila v zvezi s področjem uporabe in neobvezno uporabo enotnega tehničnega predpisa,
- posodobitev sklicev na zakonodajo EU in standarde,
- nove določbe v zvezi s kombiniranim prevozom,
- posodobljene določbe v zvezi s kategorijami prog,
- nove določbe v zvezi z največjimi nihanji tlaka v predorih z obratovalnimi hitrostmi 200 km/h ali več,
- spremenjene določbe v zvezi s prostovoljno uporabo enotnega tehničnega predpisa za obstoječo infrastrukturo,
- posodobitev posebnih primerov in posebnih izvedbenih pravil za države pogodbenice, ki niso članice EU,
- redakcijske spremembe za uskladitev enotnega tehničnega predpisa z najnovejšo prakso.

2.4.5 Sprememba enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem Telematske aplikacije za tovorni promet (UTP TAF)

V UTP TAF so določene zahteve glede komunikacijskega procesa med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture, podatkovnih zbirk, namenjenih sledenju premikom vlakov in vagonov, in informacij, ki se posredujejo strankam v tovornem prometu.

Namen tega predloga je uskladiti sklice na tehnične dokumente ERA glede TSI za telematske aplikacije za tovorni promet (v nadaljnjem besedilu: TSI TAF), navedene v Dodatku I k UTP TAF.

Potrebne so spremembe tehničnih dokumentov iz Dodatka I k UTP TAF, da se popravijo napake, upoštevajo povratne informacije, sledi tehničnemu napredku in ohrani enakovrednost s specifikacijami, opredeljenimi v tehničnem dokumentu ERA ERA-TD-105: TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF.

2.4.6 Posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF

V priročniku so določene zahteve za izvajanje in uporabo Dodatka F h konvenciji COTIF (enotna pravila APTU) in Dodatka G h konvenciji COTIF (enotna pravila ATMF) za mednarodni železniški promet ter opisane različne vloge in odgovornosti v zvezi z izvajanjem in uporabo. Namenjen je kot praktično referenčno orodje za države članice OTIF in države, ki želijo pristopiti h konvenciji COTIF, zlasti za organe, subjekte in akterje v njihovih posameznih železniških sektorjih.

Priročnik ni pravno zavezujoč v okviru konvencije COTIF, vendar ima lahko kljub temu pravne učinke. Sprejme ga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja OTIF, ustanovljen na podlagi konvencije COTIF, ki je pristojen za sprejetje priročnika in njegovih sprememb, tj. priporočil v skladu s členom 21(4) enotnih pravil ATMF. Priročnik (in torej tudi predvidena sprememba) vpliva na način, kako mora EU izpolnjevati svoje obveznosti iz konvencije COTIF.

Posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF je potrebna zaradi upoštevanja povratnih informacij na podlagi izkušenj držav pogodbenic konvencije COTIF.

3.1 Pristojnost in glasovalne pravice Unije

Člen 6 Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h konvenciji COTIF, odobrenega s Sklepom Sveta z dne 16. junija 2011, določa:

„1. Za odločanje o zadevah, v katerih ima Unija izključno pristojnost, Unija uveljavlja pravico do glasovanja svojih držav članic v okviru Konvencije.

2. Za odločanje o zadevah, v katerih si Unija deli pristojnost s svojimi državami članicami, glasuje bodisi samo Unija bodisi samo njene države članice.

3. Ob upoštevanju člena 26, odstavek 7, Konvencije ima Unija število glasov, enako številu glasov njenih držav članic, ki so hkrati tudi pogodbenice Konvencije. Kadar glasuje Unija, njene države članice ne glasujejo.“

V skladu s členom 3(2) PDEU ima Unija izključno pristojnost v zvezi z mednarodnimi obveznostmi, ki jih je treba prevzeti v okviru konvencije COTIF, vključno s pravnimi instrumenti, sprejetimi na njeni podlagi, kadar bi take zaveze lahko vplivale na obstoječa pravila Unije ali spremenile njihovo področje uporabe.

Cilj predlaganih sklepov je:

- uskladiti UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF in UTP Marking z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/1694⁵ (v nadaljnjem besedilu: sveženj TSI iz leta 2023),
- posodobiti sklice na tehnične dokumente ERA glede TSI TAF, navedene v Dodatku I k UTP TAF.

Ti sklepi spadajo na področje storitev železniškega prometa. Področje železniškega prometa v veliki meri urejajo pravila Unije, na katera bi sprejetje teh sklepov zato lahko vplivalo ali jih spremenilo. Unija, ki jo zastopa Komisija, zato uveljavlja glasovalne pravice v zvezi s sprejetjem teh sklepov.

3.2 Predlagani sklepi

Iz vseh razlogov, navedenih v odstavkih 2.4.1 do 2.4.6, bi morala Unija glasovati, kot je predlagano v odstavkih 3.2.1 do 3.2.6.

3.2.1 *Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS)*

Evropska unija bi morala glasovati za revizijo UTP LOC&PAS TECH-25003, pod pogojem, da se sprejmejo spodaj navedene spremembe. Če te spremembe ne bodo uvedene, bi morala Evropska unija glasovati proti predlagani reviziji UTP LOC&PAS.

- (a) V drugem pododstavku oddelka 1 (Introduction) Priloge bi bilo treba besedo „infrastructure“ nadomestiti z besedo „network(s)“, da bi bilo razvidno, da tehnična združljivost ni omejena na infrastrukturo, temveč zajema tudi energetske vidike in vidike signalizacije ob progi;
- (b) v četrtem pododstavku točke 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) Priloge bi bilo treba črtati besedilo „UTP WAG“, saj se ta enotni tehnični predpis nanaša zgolj na podsistem „lokomotive in potniška tirna vozila“, ki ni zajet v UTP WAG;
- (c) v odstavku 1 točke 2.2.1 (Train formation) bi bilo treba besedilo „OTIF technical admission“ nadomestiti z besedilom „UTP verification procedure“ zaradi skladnosti z odstavkom 4 točke 0.1;
- (d) točki 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) in 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) bi bilo treba črtati zaradi uskladitve s svežnjem TSI iz leta 2023;
- (e) v točki 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) bi bilo treba naslov odstavka (d) nadomestiti z besedilom „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem“ zaradi popolne uskladitve s svežnjem TSI iz leta 2023;
- (f) v odstavku 8 točke 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), v odstavkih 3 in 4 točke 4.2.4.3 (Type of brake system), v odstavku 3 točke 4.2.4.4.1 (Emergency

⁵ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1694 z dne 10. avgusta 2023 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1300/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1304/2014 in Izvedbene uredbe (EU) 2019/777 (UL L 222, 8.9.2023, str. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

braking command), v odstavku 5 točke 4.2.4.4.2 (Service braking command), v odstavku 4 točke 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), v odstavku 6 točke 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), v odstavku 9 točke 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), v odstavku 2 točke 4.2.5.5.6 (Door opening), v odstavku 8 točke 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), v odstavku 4 točke 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), v drugem pododstavku odstavka 5 točke 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections

- (g) (RST level)), v odstavkih 5 in 6 točke 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics), v odstavku 4 točke 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), v točkah 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), v odstavku 5 točke 4.2.10.4.2 (Smoke Control), v točki 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - besedilo „signalling system“ bi bilo treba nadomestiti z besedilom „control-command and signalling subsystem“,
 - besedilo „See point 4.3.4“ bi bilo treba črtati, saj tako sklicevanje ni povezano z vsebino točke 4.2.3.4.2;
- (h) v točki 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) bi bilo treba črtati besedilo „Note to points (1) – (4)“, saj je ustrezno besedilo zahteva in ne opomba;
- (i) tretji odstavek točke 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) bi bilo treba nadomestiti z besedilom „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.“, da se v celoti uskladi s svežnjem TSI iz leta 2023;
- (j) v odstavku 3 točke 4.2.7.1.4 (Lamp controls) bi bilo treba besedilo „a flashing/blinking mode“ nadomestiti z besedilom „an automatic flashing/blinking mode“, da se uskladi s pomenom iz svežnja TSI iz leta 2023;
- (k) četrti pododstavek odstavka 1 točke 4.2.9.6 (Recording device) bi bilo treba nadomestiti z besedilom „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“, da se uskladi s pomenom iz svežnja TSI iz leta 2023;
- (l) v odstavku 24 točke 4.2.12.2 (General documentation):
 - v prvi alineji bi bilo treba besedilo „signalling equipment“ nadomestiti z besedilom „control-command and signalling subsystem“,
 - besedilo druge alineje bi bilo treba nadomestiti z besedilom „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)“;
- (m) v odstavku 1 točke 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) bi bilo treba črtati besedilo „and assessing entity“, da se uskladi s pomenom iz svežnja TSI iz leta 2023;
- (n) v točki 7.3.2 bi bilo treba črtati vse posebne primere za Združeno kraljestvo v zvezi s Severno Irsko, saj so opredeljeni v TSI LOC&PAS.

3.2.2 Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (UTP PRM)

Evropska unija bi morala glasovati za revizijo UTP PRM, kot je predlagala OTIF v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25004.

3.2.3 Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za označevanje vozil (UTP Marking)

Evropska unija bi morala glasovati za revizijo UTP Marking, kot je predlagala OTIF v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25005.

3.2.4 Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsystem „infrastruktura“ (UTP INF)

Evropska unija bi morala glasovati za revizijo UTP INF, kot je predlagala OTIF v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25006.

3.2.5 Sprememba enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsystem Telematske aplikacije za tovorni promet (UTP TAF)

Evropska unija bi morala glasovati za spremembo UTP TAF, kot je predlagala OTIF v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25007, pod pogojem, da se sprejmejo spodaj navedene spremembe. Če ta sprememba ne bo uvedena, bi morala Evropska unija glasovati proti predlagani reviziji UTP TAF.

- V preglednici v Dodatku I bi bilo treba vrstico št. 6 nadomestiti, kot sledi, da bi se namesto tega sklicevala na posodobljeno različico tehničnih dokumentov TSI TAF, ki jih je objavila Agencija⁶:

6	ERA-TD-105	TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

3.2.6 Posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF

Evropska unija bi morala glasovati za spremembe priročnika, kot je predlagala OTIF v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25011, pod pogojem, da se sprejmejo spodaj navedene spremembe. Če te spremembe ne bodo uvedene, bi morala Evropska unija glasovati proti predlagani posodobitvi priročnika.

Točka 5.3.3 – posebni primeri

- Uporabiti bi bilo treba poseben primer za določitev odstopanja od zahteve v enotnem tehničnem predpisu zaradi tehničnih omejitev, ki vplivajo na združljivost z obstoječim sistemom.

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

- Za opredelitev zahteve, ki ni določena v enotnih tehničnih predpisih, bi bilo treba uporabiti nacionalno tehnično zahtevo.
- Če je metoda ocenjevanja posebnega primera zapletena in predolga, da bi jo bilo mogoče opisati v enotnem tehničnem predpisu, se lahko posebni primer v enotnem tehničnem predpisu namesto tega sklicuje na posebno nacionalno tehnično zahtevo, v kateri je opredeljena ustrezna metoda ocenjevanja.

Točka 5.4 – nacionalne tehnične zahteve

- Če nacionalna tehnična zahteva v celoti ali delno spada na področje uporabe zahteve, določene v enotnem tehničnem predpisu, bi jo bilo treba prenesti v enotni tehnični predpis kot poseben primer.

Točka 10.3 – korelacija s pravom EU

- Čeprav so zahteve, ki jih morajo izpolnjevati subjekti, zadolženi za vzdrževanje (ECM), da bi bili certificirani, in kvalifikacije organov za certificiranje ECM usklajene med EU in OTIF, je področje uporabe organov za certificiranje ECM, ki niso iz EU, omejeno na izvajanje certificiranja ECM samo zunaj EU, ne glede na to, ali so zahteve za ECM enakovredne v pravu EU in COTIF, ter ne glede na dejstvo, da EU sprejema vozila, skladna z enotnimi tehničnimi predpisi, v mednarodnem prometu v EU na podlagi COTIF. Organi za certificiranje ECM ki niso iz EU, zato ne bi smeli certificirati ECM v EU, razen če to dovoljuje poseben sporazum z EU.
- Glede na to, da enotna pravila ATMF ne vključujejo pogojev dostopa do trga za opravljanje storitev, tuji ECM in organi za certificiranje ECM ne morejo uveljavljati pravic do opravljanja svojih storitev v drugi državi na podlagi COTIF, toda z odločitvami, o katerih ki se enostransko ali večstransko dogovorijo te države, se lahko dovoli opravljanje teh storitev na ozemlju ene ali več teh držav.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1 Postopkovna pravna podlaga

4.1.1 Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma⁷.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“⁸.

⁷ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁸ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

4.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer konvencijo COTIF, zlasti na podlagi člena 13(1), točka (f), konvencije.

Zgoraj navedeni akti, ki naj bi jih Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja sprejel na svojem 17. zasedanju, so akti s pravnim učinkom.

Predvideni akti spreminjajo pravni okvir OTIF. Ker je Unija polnopravna pogodbenica konvencije COTIF⁹, bodo predvideni akti za Unijo zavezujoči po mednarodnem pravu v skladu s členom 6(1) APTU in členom 35(3) in (4) konvencije COTIF.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

4.2 Materialna pravna podlaga

4.2.1 Načela

Materialna pravna podlaga za sklep na podlagi člena 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega se v imenu Unije zastopa stališče.

4.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na mednarodni železniški promet.

Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 91 PDEU.

4.3 Sklepne ugotovitve

Pravna podlaga za predlagani sklep bi moral biti člen 91 PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

⁹ Sklep Sveta 103/2013 o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (UL L 51, 23.2.2013, str. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Predlog

SKLEP SVETA

o določitvi stališča, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 17. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) v zvezi z revizijo enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsystem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS), dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (UTP PRM), označevanje vozil (UTP Marking), podsystem „infrastruktura“ (UTP INF) in podsystem Telematske aplikacije za tovorni promet (UTP TAF), ter posodobitvijo priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 PDEU v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Unija je h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (COTIF), pristopila v skladu s Sklepom Sveta 2013/103/EU¹⁰ ter Sporazumom med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet (OTIF) o pristopu Evropske unije h Konvenciji COTIF (v nadaljnjem besedilu: Sporazum)¹¹.
- (2) V skladu s členom 13(1)(f) konvencije COTIF je bil ustanovljen Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja OTIF.
- (3) Na podlagi člena 20(1)(b) konvencije COTIF in v skladu s členom 6(1) Enotnih pravil za potrjevanje tehničnih standardov in sprejetje enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za železniški material, namenjen za uporabo v mednarodnem prometu (APTU) – Dodatek F h konvenciji COTIF, je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja med drugim pristojen za sprejetje ali spremembo enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsystem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS), dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo (UTP PRM), označevanje vozil (UTP Marking), podsystem „infrastruktura“ (UTP INF) in podsystem Telematske aplikacije za tovorni promet (UTP TAF).

¹⁰ Sklep Sveta 2013/103/EU z dne 16. junija 2011 o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (UL L 51, 23.2.2013, str. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

¹¹ UL L 51, 23.2.2013, str. 8.

- (4) Na podlagi člena 20(1)(e) konvencije COTIF in v skladu s členom 21(4) Enotnih pravil v zvezi s tehničnim sprejetjem železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu (ATMF – Dodatek G h konvenciji COTIF), je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja med drugim pristojen za sprejetje ali spremembo priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF.
- (5) Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je na dnevni red 17. zasedanja, ki bo potekalo 17. in 18. junija 2025, vključil predlog sklepov o reviziji UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking in UTP INF, o spremembi Dodatka I k UTP TAF ter o posodobitvi priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF.
- (6) Predvideni akti Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja bodo imeli pravne učinke.
- (7) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa v Odboru strokovnjakov za tehnična vprašanja, saj bodo predlagani sklepi za Unijo zavezujoči na podlagi člena 6(1) APTU ter člena 35(3) in (4) konvencije COTIF.
- (8) Cilji navedenih sklepov so uskladiti UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking in UTP INF z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/1694¹², uskladiti sklice na tehnične dokumente Agencije Evropske unije za železnice TSI TAF, navedene v Dodatku I k UTP TAF, ter posodobiti priročnik za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF ob upoštevanju povratnih informacij na podlagi izkušenj držav pogodbenic konvencije COTIF.
- (9) Predvideni sklepi OTIF o reviziji UTP PRM, UTP Marking in UTP INF so v skladu s pravom in strateškimi cilji Unije, saj prispevajo k uskladitvi zakonodaje OTIF z enakovrednimi določbami prava Unije, zato bi jih Unija morala podpreti.
- (10) Predvideni sklepi OTIF o reviziji UTP LOC&PAS in o spremembi Dodatka I k UTP TAF so prav tako na splošno v skladu s pravom in strateškimi cilji Unije ter prispevajo k uskladitvi zakonodaje OTIF z enakovrednimi določbami prava Unije. Vendar bi bilo treba nekatere spremembe, ki jih predlaga OTIF, uskladiti z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/1694¹³ (sveženj TSI iz leta 2023). Zato je treba predlagati spremembe predvidenih sklepov OTIF o reviziji UTP LOC&PAS in o spremembi Dodatka I k UTP TAF, da bi zagotovili uskladitev s pravnim redom EU, kakor je bil nazadnje spremenjen s svežnjem TSI iz leta 2023. Unija bi zato morala predvidene sklepe podpreti, pod pogojem, da se te spremembe uvedejo –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 17. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Konvencije o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980 o reviziji

¹² Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1694 z dne 10. avgusta 2023 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1300/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1304/2014 in Izvedbene uredbe (EU) 2019/777 (UL L 222, 8.9.2023, str. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

¹³ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1694 z dne 10. avgusta 2023 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1300/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1304/2014 in Izvedbene uredbe (EU) 2019/777 (UL L 222, 8.9.2023, str. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

UTP LOC&PAS, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“, reviziji UTP PRM, ki se uporablja za dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, reviziji UTP Marking, ki se uporablja za označevanje vozil, reviziji UTP INF, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, ter o posodobitvi sklicev na tehnične dokumente TSI TAF, navedene v Dodatku I k UTP TAF, in priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF, je naslednje:

- (1) glasuje se za revizijo UTP LOC&PAS, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“, ki jo predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in je navedena v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25003 UTP LOC&PAS, pod pogojem, da se sprejmejo naslednje spremembe:
 - (a) v drugem pododstavku oddelka 1 (Introduction) Priloge se beseda „infrastructure“ nadomesti z besedo „network(s)“;
 - (b) v četrtem pododstavku točke 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) Priloge se črta besedilo „, UTP WAG“;
 - (c) v odstavku 1 točke 2.2.1 (Train formation) se besedilo „OTIF technical admission“ nadomesti z besedilom „UTP verification procedure“;
 - (d) točki 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) in 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) se črtata;
 - (e) v točki 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) se naslov odstavka (d) nadomesti z besedilom „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem“;
 - (f) v odstavku 8 točke 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), v odstavkih 3 in 4 točke 4.2.4.3 (Type of brake system), v odstavku 3 točke 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), v odstavku 5 točke 4.2.4.4.2 (Service braking command), v odstavku 4 točke 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), v odstavku 6 točke 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), v odstavku 9 točke 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), v odstavku 2 točke 4.2.5.5.6 (Door opening), v odstavku 8 točke 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), v odstavku 4 točke 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), v drugem pododstavku odstavka 5 točke 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)), v odstavkih 5 in 6 točke 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics), v odstavku 4 točke 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), v točkah 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), v odstavku 5 točke 4.2.10.4.2 (Smoke Control), v točki 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - besedilo „signalling system“ se nadomesti z besedilom „control-command and signalling subsystem“,
 - besedilo „See point 4.3.4“ se črta;
 - (g) v točki 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) se črta besedilo „Note to points (1) – (4)“;
 - (h) tretji odstavek točke 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) se nadomesti z besedilom „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 odstavku 3 točke 4.2.7.1.4 (Lamp controls) se besedilo „a flashing/blinking mode“ nadomesti z besedilom „an automatic flashing/blinking mode“;
 - (j) četrti pododstavek odstavka 1 točke 4.2.9.6 (Recording device) se nadomesti z besedilom „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“;
 - (k) v odstavku 24 točke 4.2.12.2 (General documentation):
 - v prvi alineji se besedilo „signalling equipment“ nadomesti z besedilom „control-command and signalling subsystem“;
 - besedilo druge alineje se nadomesti z besedilom „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
 - (l) v odstavku 1 točke 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) se črta besedilo „and assessing entity“;
 - (m) v točki 7.3.2 se črtajo vsi posebni primeri za Združeno kraljestvo v zvezi s Severno Irsko;
- (2) glasuje se za sprejetje sprememb UTP PRM, ki se uporablja za dostopnost železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, ki jih predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in so navedene v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25004 UTP PRM;
- (3) glasuje se za sprejetje sprememb UTP Marking, ki se uporablja za označevanje vozil, ki jih predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in so navedene v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25005 UTP Marking;
- (4) glasuje se za spremembe UTP INF, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, ki jih predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in so navedene v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25006 UTP INF;
- (5) glasuje se za posodobitev sklicev na tehnične dokumente TSI TAF, navedene v Dodatku I k UTP TAF, ki jo predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in je navedena v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25007 UTP TAF, pod pogojem, da se sprejme naslednja sprememba:
- v preglednici v Dodatku I se vrstica št. 6 nadomesti z naslednjim:

6	ERA-TD-105	TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

- (6) glasuje se za posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF, ki jo predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in je navedena v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-25011 Handbook, pod pogojem, da se sprejmejo naslednje spremembe:
- točka 5.3.3 – specific cases

- v prvi alineji bi bilo treba besedilo „A specific case is primarily used“ nadomestiti z besedilom „A specific case should be used“,
 - v prvi alineji bi bilo treba besedilo „deviation from a requirement in the UTP“ dopolniti z besedilom „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.“,
 - v prvi alineji bi bilo treba besedilo „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs“ nadomestiti z besedilom „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs“,
 - v peti alineji bi bilo treba besedilo „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ nadomestiti z besedilom „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method“;
 - točka 5.4 – national technical requirements
 - v četrtem odstavku bi bilo treba besedilo „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ nadomestiti z besedilom „In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case“;
 - točka 10.3 – Correlation with EU Law
 - v drugem odstavku bi bilo treba besedilo „whether an ECM“ nadomestiti z besedilom „whether their ECM“,
 - v prvi alineji četrtega odstavka bi bilo treba besedilo „should be accepted“ nadomestiti z besedilom „should be accepted in international traffic“,
 - v drugi alineji četrtega odstavka bi bilo treba besedilo „For the purpose of providing ECM services,“ nadomestiti z besedilom „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,“ in besedilo „Contracting States“ bi bilo treba nadomestiti z besedilom „that Contracting State“;
- (7) Komisija se lahko brez nadaljnega sklepa Sveta dogovori o manjših spremembah aktov iz tega člena.

Člen 2

Sklepi Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja se po sprejetju objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*, vključno z navedbo datuma začetka veljavnosti.

Člen 3

Ta sklep začne veljati 16. junija 2025.

V Bruslju,

*Za Svet
predsednik*