



Brüssel, 16. aprill 2026
(OR. en)

8294/26

Institutsioonidevaheline
dokument:
2026/0089 (NLE)

TRANS 229

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	16. aprill 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2026) 163 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 18. koosolekul võetava seisukoha kohta seoses tehniliste ekspertide komitee kodukorra läbivaatamisega ja selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ (UTP WAG) ja allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS) suhtes, seoses sertifikaatide ühtse vormi vastuvõtmisega, kaubaveo telemaatikarakenduste allsüsteemi (UTP TAF) läbivaatamisega ning APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu läbivaatamisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 163 final.

Lisatud: COM(2026) 163 final

Brüssel, 16.4.2026
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 18. koosolekul võetava seisukoha kohta seoses tehniliste ekspertide komitee kodukorra läbivaatamisega ja selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ (UTP WAG) ja allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS) suhtes, seoses sertifikaatide ühtse vormi vastuvõtmisega, kaubaveo telemaatikarakenduste allsüsteemi (UTP TAF) läbivaatamisega ning APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu läbivaatamisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevaheline Organisatsioon (OTIF) on rahvusvahelisele raudteetranspordile spetsialiseerunud valitsustevaheline organisatsioon. OTIF arendab rahvusvahelise raudteeveo ühtset õiguskorda kolmes suures tegevusvaldkonnas: koostalitlusvõime ja ohutus, ohtlikud kaubad ning raudteeveoalane lepinguõigus.

Koostalitlusvõime ja ohutusega seotud aspekte käsitleb eelkõige OTIFI tehniliste ekspertide komitee (CTE).

OTIFI CTE 18. istungjärg toimub 9. juunil 2026 Bernis. Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks sellel istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht seoses järgmiste ettepanekute kavandatud vastuvõtmisega:

- CTE kodukorra muutmine;
- allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP WAG) läbivaatamine;
- allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP LOC&PAS) läbivaatamine;
- ATMF-i ühtsete eeskirjade C lisa (sertifikaatide ühtse vormi kohta) vastuvõtmine;
- allsüsteemi „kaubaveo telemaatikarakendused“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP TAF) I liite muutmine (viited tehnilistele dokumentidele);
- APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu muutmine.

Koosoleku päevakord ja vastuvõtmist ootavate ettepanekutega seotud dokumendid on kättesaadavad OTIFI veebisaidil https://otif.org/en/?page_id=1025.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise raudteeveo konventsioon

9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga, on rahvusvaheline leping, mille osalised on nii liit kui ka 25 liikmesriiki¹.

Nõukogu võttis 16. juunil 2011 vastu nõukogu otsuse 2013/103/EL Euroopa Liidu ja OTIFI vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga, mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „ELi-COTIFI ühinemisleping“))² allakirjutamise ja sõlmimise kohta.

ELi-COTIFI ühinemisleping jõustus 1. juulil 2011.

COTIFI artikli 2 lõike 1 kohaselt on OTIFI eesmärk rahvusvahelist raudteeliiklust igakülgsest soodustada, parandada ja hõlbustada, eelkõige ühtse õigussüsteemi kehtestamisega

¹ Konventsiooniosalised ei ole vaid Küpros ja Malta.

² Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevõrkude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) allakirjutamise ja sõlmimise kohta (ELT L 51, 23.2.2013, lk 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

rahvusvahelise raudteeliikluse eri õigusvaldkondades. COTIFiga reguleeritakse ka OTIFI töö korraldamist, eesmärgke, volitusi, suhteid osalisriikidega ja tegevust üldiselt.

COTIFis käsitletakse raudteealaseid õigusnorme mitmes õiguslikus ja tehnilises raudteevaldkonnas ning need on jagatud kahte ossa: konventsiooni põhiosa, millega reguleeritakse OTIFI töö korraldamist, ja konventsiooni kaheksa liidet, millega on kehtestatud ühtne raudteeõigus.

- Liide A. Reisijate rahvusvahelise raudteeveo leping (**CIV**).
- Liide B. Kaupade rahvusvahelise raudteeveo leping (**CIM**).
- Liide C. Ohtlike kaupade rahvusvaheline raudteevedu (**RID**).
- Liide D. Veeremiüksuste kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlev leping (**CUV**).
- Liide E. Taristu kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlev leping (**CUI**).
- Liide F. Ühtsed eeskirjad tehniliste standardite kehtestamiseks ja ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmiseks raudteematerjali suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks rahvusvahelises liikluses (**APTU UR**).
- Liide G. Rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmise ühtsed eeskirjad (**ATMF UR**).
- Liide H. Ühtsed eeskirjad rongide ohutu käitamise kohta rahvusvahelises liikluses (**EST UR**).

APTU URi ja ATMF URi raames on tehnilise koostalitluse kohta välja töötatud 18 ühtset tehnilist eeskirja. COTIFI raamistikus kohaldatavad ühtsed tehnilised eeskirjad kujutavad endast tehnilisi standardeid, mis on ette nähtud rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmiseks. Neil on ELi koostalitluse tehniliste kirjeldustega (KTKd) sama rahvusvahelises liikluses kasutuselevõtu lubamise eesmärk, nagu on ette nähtud direktiivi (EL) 2016/797³ II peatükiga.

COTIFiga ühinenud 50 riigist 43, sealhulgas juba nimetatud 25 ELi liikmesriiki, kohaldatavad APTU ühtseid eeskirju ja ATMFi ühtseid eeskirju.

Nelja lisa aluseks on EST UR. Nendes lisades käsitletakse ühiseid ohutusmeetodeid, mida kohaldatakse rahvusvahelises raudteeliikluses. Neil on ELi ühiste ohutusmeetoditega sama rahvusvahelises liikluses kasutuselevõtu lubamise eesmärk, nagu on ette nähtud direktiivi (EL) 2016/798⁴ II peatükiga. EST URi jõustumine ootab veel heakskiitmist OTIFI osalisriikidest kahe kolmandiku poolt.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

2.2. OTIFI tehniliste ekspertide komitee (CTE)

CTE on moodustatud COTIFI artikli 13 lõike 1 punkti f alusel. See koosneb OTIFI liikmesriikidest, kes kohaldavad APTUd ja ATMF-i.

CTE pädevusse kuuluvad rahvusvahelise raudteeliikluse koostalitlusvõime ja ohutuse küsimused. Komitee töötab välja ühtsed eeskirjad APTU, ATMF, EST ja nende asjakohased lisad ning rahvusvahelises liikluses kasutamiseks mõeldud raudteematerjale ja -taristut käsitlevad konkreetset juhendmaterjalid kasutusloa andmise ja käitamise kohta. See hõlmab eelkõige järgmist:

- tehniliste eeskirjade ja standardite vastuvõtmine;
- kord, mille alusel hinnatakse raudteematerjali ja -taristu vastavust nendele eeskirjadele ja standarditele;
- raudteematerjali ja -taristu hoolduse nõuded;
- ohutu kasutamisega seotud kohustused ning riskihindamise ja -analüüsiga seotud nõuded;
- eespool nimetatud nõuete rakendamiseks vajalike registrite kirjeldused.

CTE-1 on praegu alaline töörühm (WG TECH), kes vastutab CTE otsuste ettevalmistamise eest.

COTIFI artikli 16 lõike 10 kohaselt on CTE pädev vastu võtma oma kodukorra.

COTIFI artikli 20 lõike 1 punkti b kohaselt ja kooskõlas APTU artikli 6 lõikega 1 kuulub CTE pädevusse nendele normidele vastavate ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmine või muutmine. Kooskõlas COTIFI artikli 20 lõike 1 punktiga e ja ATMF-i artikli 21 lõikega 1 kuulub CTE pädevusse ka nendele normidele vastavate ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmine või muutmine. Kõnealused muudatused tehakse COTIFI artiklites 16 ja 20 ning artikli 33 lõikes 6 ettenähtud korras ning need jõustuvad vastavalt artikli 35 lõigetele 3 ja 4.

Kooskõlas COTIFI artikli 20 lõike 1 punktiga e ja vastavalt ATMF-i artikli 21 lõikele 4 kuulub samuti CTE pädevusse soovitada meetodeid ja põhimõtteid, mis on seotud rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmisega.

2.3. CTEs vastuvõtmiseks kavandatud aktid

9. juunil 2026 toimuval 18. istungjärgul võtab CTE vastu järgmised dokumendid:

- CTE kodukorra muutmine;
- allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP WAG) läbivaatamine;
- allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveeveerem“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP LOC&PAS) läbivaatamine;
- ATMF-i ühtsete eeskirjade C lisa sertifikaatide ühtse vormi kohta;
- allsüsteemi „kaubaveo telemaatikarakendused“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP TAF) I liite muutmine (viited tehnilistele dokumentidele);
- APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu muutmine.

2.3.1. CTE kodukorra muutmine

OTIFI ajutine õigusasjade ja rahvusvahelise koostöö komitee kiitis oma 8. istungjärgul (4. detsembril 2025) heaks soovituslikud normid, mille eesmärk on ühtlustada kõigi OTIFI organite kodukorda seoses liikmete, assotsieerunud liikmete ja vaatlejate õigustega.

CTE kodukorra muutmise ettepaneku eesmärk on ühtsuse tagamiseks ühtlustada kõigi OTIFI organite tegevus, tuginedes ajutise õigusasjade ja rahvusvahelise koostöö komitee soovitudele. Ettepanekuga viiakse teiste organite tegevusega vastavusse veel muidki aspekte.

2.3.2. Allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP WAG) läbivaatamine

UTP WAGis on esitatud funktsionaalsed ja tehnilised nõuded kaubavagunite lubamiseks rahvusvahelisse liiklusesse kõigi COTIFI osalisriikide territooriumil kooskõlas ATMFiga. See hõlmab tehnilisi projekteerimis- ja tootmisnõudeid ning tõendamiskorda.

Ettepaneku eesmärk on vaadata läbi UTP WAG, et viia see kooskõlla Euroopa Liidu õiguse arenguga, eelkõige selles osas, mida muudeti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2025/2064⁵. Sellega seoses täpsustatakse ettepanekus kaubavagunitele esitatavaid nõudeid tuleohutuse tagamiseks kasutatavate sädemepüüdurite, ohtlike kaupade raudteeveo ning poolhaagiste vagunite külge kinnitamise seadmete ja nendega seotud märgistuse kohta.

2.3.3. Allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP LOC&PAS) läbivaatamine

UTP LOC&PASis on esitatud funktsionaalsed ja tehnilised nõuded vedurite ja reisijateveoveeremi lubamiseks rahvusvahelisse liiklusesse kõigi COTIFI osalisriikide territooriumil kooskõlas ATMFiga. See hõlmab tehnilisi projekteerimis- ja tootmisnõudeid ning tõendamiskorda.

Ettepaneku eesmärk on vaadata läbi UTP LOC&PAS, et viia see kooskõlla Euroopa Liidu õiguse arenguga, eelkõige selles osas, mida muudeti komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2025/675⁶. Sellega seoses täpsustatakse ettepanekus nõudeid, mida tuleb täita, et muid kui reisijaid vedavad veeremiüksused, mis on ette nähtud personali veoks, saaksid rahvusvahelises liikluses vabalt liikuda.

2.3.4. ATMFi ühtsete eeskirjade C lisa (sertifikaatide ühtse vormi kohta) vastuvõtmine

Ettepaneku eesmärk on määrata kindlaks ATMFi ühtsete eeskirjade artikli 11 kohaste tehniliste sertifikaatide ülesehitus ja sisu ning nende väljaandmise, ajakohastamise, kehtetuks tunnistamise, peatamise ja neile juurdepääsu kord. Ettepanekuga soovitakse tagada teabe

⁵ Komisjoni 14. oktoobri 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/2064, millega muudetakse määrust (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust („vagunite KTK“) (ELT L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

⁶ Komisjoni 4. aprilli 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/675, millega muudetakse määrust (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust, ja rakendusotsust 2011/665/EL lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta (ELT L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

ühtsus ja kokkuseobivus kõigi COTIFi osalisriikide vahel ning teabe kokkuseobivus veeremiüksuste ja veeremitüüpide registritega, mis on loodud OTIFi või ELi normide alusel, mis on esitatud näiteks komisjoni rakendusotsuses 2011/665/EL⁷ ja komisjoni rakendusotsuses (EL) 2018/1614⁸ (viimati muudetud versioon).

Raudteesüsteemi ühtlustamise toetamiseks ja digitaliseerimise hõlbustamiseks peaks nendel sertifikaatidel esitatud teave vastama OTIFi ja ELi normidega veeremiregistris ja veeremitüübi registrites ettenähtud teabele, sealhulgas marsruudi ühilduvuse kontrollimiseks vajalikule teabele.

2.3.5. *Kaubaveo telemaatikarakenduste ühtse tehnilise eeskirja (UTP TAF) muutmine*

UTP TAFis on esitatud nõuded, mis käsitlevad raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vahelist suhtlust, rongide ja vagunite liikumise jälgimiseks ettenähtud andmebaase ning kaubaveoklientidele antavat teavet.

Ettepaneku eesmärk on ajakohastada UTP TAFi I liites loetletud viited Euroopa Liidu Raudteeameti (edaspidi „ERA“) tehnilistele dokumentidele.

Eelkõige on UTP TAFi I liites osutatud tehnilisi dokumente vaja muuta, et parandada vead, võtta arvesse tagasisidet, pidada sammu tehnika arenguga ja säilitada nende samaväärsus ERA tehnilises dokumendis „ERA-TD-105: TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ kindlaks määratud tehniliste kirjeldustega.

2.3.6. *APTU ja ATMFi rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamine*

Käsiraamatus on kirjeldatud APTU ja ATMFi rakendamise ja kohaldamise nõudeid rahvusvahelise raudteetranspordi puhul ning rakendamise ja kohaldamisega seotud erinevaid rolle ja kohustusi. See on mõeldud praktilise juhendina OTIFi liikmetele ja COTIFiga ühinemisest huvitatud riikidele, eelkõige nende vastavate raudteesektorite ametiasutustele, üksustele ja osalistele.

COTIFi kohaselt ei ole käsiraamat õiguslikult siduv, kuid on siiski selline soovitus rakendamise kohta, mis võib kaasa tuua õiguslikke tagajärgi. CTE-l on õigus võtta käsiraamat ja selle muudatused vastu soovitusena kooskõlas ATMFi artikli 21 lõikega 4. Käsiraamatus (ja seega selle kavandatud muudetud versioonis) täpsustatakse, kuidas EL peab täitma oma COTIFist tulenevaid kohustusi.

APTU ja ATMFi rakendamise ja kohaldamise käsiraamatut on vaja ajakohastada, et võtta arvesse COTIFi osalisriikide tagasisidet kogemuste kohta.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Liidu pädevus ja hääleõigus

ELi-COTIFi ühinemislepingu artiklis 6 on märgitud:

⁷ Komisjoni 4. oktoobri 2011. aasta rakendusotsus lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta (ELT L 264, 8.10.2011, lk 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

⁸ Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistris kirjeldused (ELT L 268, 26.10.2018, lk 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

„1. Liidu ainupädevusse kuuluvate küsimuste otsustamisel kasutab liit konventsiooni raames oma liikmesriikide hääleõigust.

2. Otsuste tegemisel küsimustes, kus liidul on oma liikmesriikidega jagatud pädevus, kasutab hääleõigust kas liit või tema liikmesriigid.

3. Konventsiooni artikli 26 lõike 7 kohaselt on liidul sama palju hääli, kui palju on tal liikmeid, kes on ühtlasi konventsiooni liikmesriigid. Kui liit hääletab, siis tema liikmesriigid ei hääleta.“

Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 3 lõikele 2 on liidul ainupädevus seoses COTIFI raames võetavate rahvusvaheliste kohustustega, sealhulgas selle alusel vastu võetud õiguslike vahenditega, kui sellised kohustused võivad mõjutada liidus kehtivaid õigusnorme või muuta nende kohaldamisala.

Kavandatud otsuste eesmärk on

- muuta CTE kodukorda, et viia see vastavusse teiste OTIFI organite kodukorraga;
- vaadata läbi UTP WAG, et viia see vastavusse komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2025/2064;
- vaadata läbi UTP LOC&PAS, et viia see vastavusse komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2025/675;
- võtta vastu ATMFi ühtsete eeskirjade uus C lisa sertifikaatide ühtse vormi kohta ja ühtlasi tagada selle kokkusobivus veeremiüksuste ja veeremitüüpide registritega, mis on loodud OTIFI ja ELi normide alusel, mis on esitatud näiteks komisjoni rakendusotsuses 2011/665/EL ja komisjoni rakendusotsuses (EL) 2018/1614;
- muuta kaubaveo telemaatikarakenduste ühtset tehnilist eeskirja (UTP TAF), et viia viited UTP TAFi I liites loetletud ERA tehnilistele dokumentidele vastavusse ERA avaldatud viimaste versioonidega;
- ajakohastada APTU ja ATMFi rakendamise ja kohaldamise käsiraamatut, et viia see vastavusse COTIFI osalisriikide, sealhulgas ELi liikmesriikide tagasisidega nende kogemuste kohta.

Kõik need otsused kuuluvad rahvusvahelise raudteeliikluse koostalitlusvõime ja ohutuse valdkonda. Seda valdkonda reguleeritakse suures osas liidu õigusnormidega, mida kõnealuste otsuste vastuvõtmine võib seega mõjutada või muuta.

Seepärast kasutab liit, keda esindab komisjon, nende otsuste vastuvõtmisel hääleõigust.

3.2. Ettepanekute kokkuvõte

Punktides 2.3.1–2.3.6 kirjeldatud otsuste puhul peaks liit hääletama vastavalt järgmistele ettepanekutele.

3.2.1. Tehniliste ekspertide komitee kodukorra muutmine

Euroopa Liit peaks hääletama CTE kodukorra muutmise poolt vastavalt OTIFI sekretariaadi ettepanekule, mis on esitatud dokumendis TECH-26018-CTE18–4. Kuid teha tuleks järgmine muudatusettepanek.

- (a) Artikli 9 lõikes 3 tuleks sõnad „8 nädalat“ asendada sõnadega „12 nädalat“. Selle ettepaneku eesmärk on tõhustada vajalikku liidusisest menetluskorda, mis võimaldab asjakohaseid seisukohti õigel ajal ette valmistada ja vastu võtta.

3.2.2. *Allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP WAG) läbivaatamine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP WAG läbivaatamise poolt vastavalt OTIFi sekretariaadi ettepanekule, mis on esitatud dokumendi TECH-26003-CTE18-5.1 2. lisa, tingimusel et tehakse allpool nimetatud muudatused. Kui neid muudatusi ei tehta, peaks Euroopa Liit hääletama UTP WAG läbivaatamise ettepaneku vastu.

- (a) Punkti 4.2.6.1.2.1 kaks sissejuhatavat lõiku, mis on nüüd üksikasjalikumalt esitatud punktis 4.2.6.1.2.1.1, tuleks välja jätta.

- (b) Punkti 5.3.6 esimene lõik tuleks asendada järgmisega:

„Poolhaagiste kinnitamise seadmete konstrueerimisel ja hindamisel tuleb arvesse võtta kõiki järgmisi kasutustingimusi:

- *sobivad poolhaagised, mille jaoks seade on mõeldud;*
- *sobiv liides, mille külge saab seadme ohutult kinnitada“.*

3.2.3. *Allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatava ühtse tehnilise eeskirja (UTP LOC&PAS) läbivaatamine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP LOC&PAS läbivaatamise poolt vastavalt OTIFi sekretariaadi ettepanekule, mis on esitatud dokumendi TECH-26004-CTE18-5.2 2. lisa, tingimusel et tehakse allpool nimetatud muudatus. Kui seda muudatust ei tehta, peaks Euroopa Liit hääletama UTP LOC&PAS läbivaatamise ettepaneku vastu.

- (a) Punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 12 tuleks asendada järgmisega: *„Veeremiüksus peab olema varustatud kõigi pardal viibivate isikute jaoks ette nähtud enesepäästevahenditega, mis vastavad standardi EN 13794:2002 kirjeldusele ning kas standardi EN 402:2003 või EN 403:2004 kirjeldusele.“*

3.2.4. *ATMFi ühtsete eeskirjade C lisa (sertifikaatide ühtse vormi kohta) vastuvõtmine*

Kavandatud otsust võtta vastu ATMFi uus C lisa sertifikaatide ühtse vormi kohta ei peeta liidu õiguse ja strateegiliste eesmärkidega täielikult kooskõlas olevaks. Üldise näitena tekitab nimetuse „sertifikaat“ kasutamine segadust, sest selle kasutamise eesmärk on ELi ja COTIFi raamistikutes erinev.

Võttes arvesse, et kavandatud otsuse puhul oleks kooskõla tagamiseks asjakohase Euroopa Liidu õigustikuga vaja teha väga palju muudatusi, peaks Euroopa Liit hääletama ATMFi ühtsete eeskirjade sellise C lisa (sertifikaatide ühtse vormi kohta) vastuvõtmise vastu, mille OTIFi sekretariaat on esitanud dokumendis TECH-26005-CTE18-5.3, ning taotlema selle läbivaatamist OTIFi töörühmas (WG TECH), et tagada kooskõla asjakohase Euroopa Liidu õigustikuga.

3.2.5. *Kaubaveo telemaatikarakenduste ühtse tehnilise eeskirja (UTP TAF) muutmine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP TAFi muudatuste poolt vastavalt OTIFI sekretariaadi ettepanekule, mis on esitatud dokumendis TECH-26006-CTE18-5.4.

3.2.6. *APTU ja ATMF-i rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamine*

Euroopa Liit peaks hääletama käsiraamatu muudatuste poolt vastavalt OTIFI sekretariaadi ettepanekule, mis on esitatud dokumendis TECH-26009-CTE18-6.3, tingimusel et tehakse allpool nimetatud muudatused. Kui neid muudatusi ei tehta, peaks Euroopa Liit hääletama käsiraamatu ajakohastamise ettepaneku vastu.

- (a) Läbi tuleks vaadata ristviited käsiraamatu osade vahel (näiteks punktides 106, 137 ja 200 viidatakse numeratsioonile, mida käsiraamatus tegelikult ei kasutata).
- (b) Punktides 112 ja 202 tuleks viimasesse lausesse lisada järgmine: „, kui see on lubatud kohaldatavate turueeskirjadega, mis vastavalt asjaoludele on kehtestatud kas kohalikul või ELi tasandil“.
- (c) Punkti 201 kolmandas lauses tuleks sõna „veeremiüksused“ asendada sõnadega „ATMF UR kohaldamisalasse kuuluvad, rahvusvahelises liikluses kasutatavad veeremiüksused“.

Peale selle tuleks tõstatada küsimus, kas sõna „lepinguosaline“ tuleks kogu dokumendis asendada sõnaga „liikmesriik“, et viia see vastavusse CTE kodukorra terminite muutmise ettepanekuga.

4. **ÕIGUSLIK ALUS**

4.1. **Menetlusõiguslik alus**

4.1.1. *Põhimõtted*

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud võtta vastu otsused, „millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad otsustavalt mõjutada liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁹.

4.1.2. *Kohaldamine käesoleval juhul*

CTE on lepinguga, nimelt COTIFiga ning eelkõige selle artikli 13 lõike 1 punkti f alusel moodustatud organ.

Eespool loetletud aktid, mille CTE peab 18. istungjärgul vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kuna liit on COTIFI täieõiguslik osaline, on kavandatud aktid vastavalt APTU artikli 6 lõikele 1, ATMF-i artikli 21 lõikele 1 ning COTIFI artikli 35 lõigetele 3 ja 4 liidu jaoks rahvusvahelise õiguse alusel siduvad.

⁹ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. oktoober 2014, Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Kavandatud aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on kavandatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. **Materiaalõiguslik alus**

4.2.1. *Põhimõtted*

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kaht eesmärki või reguleeritakse kaht valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks ja teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus, peamisest või ülekaalukast eesmärgist või valdkonnast tulenev materiaalõiguslik alus.

4.2.2. *Kohaldamine käesoleval juhul*

Kavandatud akti peamine eesmärk ja sisu on seotud rahvusvahelise raudteetranspordiga.

Seepärast on kavandatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 91.

4.3. *Järeldus*

Kavandatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikkel 91 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 18. koosolekul võetava seisukoha kohta seoses tehniliste ekspertide komitee kodukorra läbivaatamisega ja selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ (UTP WAG) ja allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS) suhtes, seoses sertifikaatide ühtse vormi vastuvõtmisega, kaubaveo telemaatikarakenduste allsüsteemi (UTP TAF) läbivaatamisega ning APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu läbivaatamisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Liit ühines 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga, mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „COTIF“), kooskõlas nõukogu otsusega 2013/103/EL¹⁰ ning Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevõrkude Valitsustevahelise Organisatsiooni (edaspidi „OTIF“) vahelise lepinguga Euroopa Liidu ühinemise kohta COTIFiga¹¹.
- (2) OTIF-i tehniliste ekspertide komitee (edaspidi „CTE“) moodustati vastavalt COTIF-i artikli 13 lõike 1 punktile f.
- (3) COTIF-i artikli 16 lõike 10 kohaselt on CTE pädev vastu võtma oma kodukorra ja seda muutma.
- (4) COTIF-i artikli 20 lõike 1 punkti b kohaselt ja kooskõlas ühtsete eeskirjade (tehniliste standardite kehtestamiseks ja ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmiseks raudteematerjali suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks rahvusvahelises liikluses (APTU) (COTIF-i liide F)) artikli 6 lõikega 1 on CTE pädev vastu võtma või muutma muu hulgas ühtseid tehnilisi eeskirju (UTP), mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ (UTP WAG), allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS) ning kaubaveo telemaatikarakenduste allsüsteemi (UTP TAF) suhtes.

¹⁰ Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevõrkude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) allakirjutamise ja sõlmimise kohta (ELT L 51, 23.2.2013, lk 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ ELT L 51, 23.2.2013, lk 8.

- (5) COTIFI artikli 20 lõike 1 punkti e kohaselt ja kooskõlas rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmise ühtsete eeskirjade (ATMFi UR) artikli 21 lõikega 1 (COTIFI liide G) on CTE pädev vastu võtma kõnealuse liite lisasid, sealhulgas sertifikaatide ühtse vormi kohta.
- (6) COTIFI artikli 20 lõike 1 punkti e kohaselt ja kooskõlas ATMFi ühtsete eeskirjade artikli 21 lõikega 4 on CTE muu hulgas pädev vastu võtma APTU ja ATMFi ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu või seda muutma.
- (7) CTE võtab 9. juunil 2026 toimuval 18. istungjärgul vastu otsused oma kodukorra, UTP WAG, UTP LOC&PAS läbivaatamise kohta, ATMFi C lisa sertifikaatide ühtse vormi kohta, UTP TAFi I liite muutmise kohta ning APTU ja ATMFi ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamise kohta.
- (8) Asjakohane on määrata kindlaks liidu nimel CTEs võetavad seisukohad, sest kavandatud otsused on liidu jaoks siduvad vastavalt APTU artikli 6 lõikele 1, ATMFi artikli 21 lõikele 1 ning COTIFI artikli 35 lõigetele 3 ja 4.
- (9) Nende otsuste eesmärk on muuta CTE kodukorda, et viia see vastavusse muude OTIFI organite kodukorraga, viia UTP WAG ja UTP LOC&PAS vastavusse komisjoni rakendusmäärustega (EL) 2025/2064¹² ja (EL) 2025/675,¹³ võtta vastu ATMFi uus C lisa sertifikaatide ühtse vormi kohta ning ühtlasi tagada selle ühilduvus OTIFI ja ELi nõuete alusel loodud veeremiüksuste ja veeremitüüpide registritega, mis on ette nähtud rakendusotsuse 2011/665/EL¹⁴ ja komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614¹⁵ viimaste muudatustega, ajakohastada viited UTP TAFi I liites loetletud ERA tehnilistele dokumentidele ning ajakohastada APTU ja ATMFi rakendamise ja kohaldamise käsiraamatut, võttes arvesse COTIFI osalisriikide, sealhulgas ELi liikmesriikide tagasisidet kogemuste kohta.
- (10) CTE kodukorra kavandatud muudatused põhinevad OTIFI ajutise õigusasjade ja rahvusvahelise koostöö komitee soovitusel ning tagavad selle ja muude OTIFI organite juhiste edasise ühtsuse ja järjekindluse. Kuid töödokumentide kättesaadavaks tegemiseks enne CTE koosolekuid on kehtestatud väga lühikesed tähtajad, mis ei pruugi olla piisavad, et otsuse vastuvõtmiseks liidu tasandil jõuaks teha liidusiseses menetluskorras ettenähtud toimingud. Seega, kuigi kodukorra muudatusi tuleks toetada, peaks Euroopa Liit tegema ka ettepaneku pikendada töödokumentide enne CTE koosolekuid kättesaadavaks tegemise tähtaega, et liidu seisukohad jõutaks tähtajaks ette valmistada ja vastu võtta.

¹² Komisjoni 14. oktoobri 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/2064, millega muudetakse määrust (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust („vagunite KTK“) (ELT L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

¹³ Komisjoni 4. aprilli 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/675, millega muudetakse määrust (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveeveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust, ja rakendusotsust 2011/665/EL lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta (ELT L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

¹⁴ Komisjoni 4. oktoobri 2011. aasta rakendusotsus lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta (ELT L 264, 8.10.2011, lk 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

¹⁵ Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused (ELT L 268, 26.10.2018, lk 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

- (11) Kavandatud otsused vaadata läbi UTP WAG ja UTP LOC&PAS ning muuta UTP TAFi I liidet on üldiselt kooskõlas liidu õiguse ja strateegiliste eesmärkidega ning aitavad viia OTIFI normid kooskõlla liidu õigusaktide vastavate sätetega. Mõned OTIFI sekretariaadi kavandatud muudatused tuleks siiski viia kooskõlla asjakohaste ELi õigusaktidega. Seepärast on vaja teha ettepanek muuta kavandatud OTIFI otsuseid, et tagada kooskõla asjaomase Euroopa Liidu õigustikuga. Seega peaks liit kavandatud otsuseid toetama, tingimusel et tehakse kõnealused muudatused.
- (12) Kavandatud otsus võtta vastu ATMF-i uus C lisa sertifikaatide ühtse vormi kohta ei ole liidu õiguse ja strateegiliste eesmärkidega täielikult kooskõlas. Üldise näitena tekitab nimetuse „sertifikaat“ kasutamine segadust, sest selle kasutamise eesmärk on ELi ja COTIFI raamistikutes erinev. Võttes arvesse asjaolu, et muudatus, mida on kavandatud otsusesse vaja teha, et tagada kooskõla asjakohase ELi õigustikuga, on ulatuslik, peaks liit olema kavandatud otsuse vastuvõtmise vastu ja kooskõla tagamiseks asjaomase ELi õigustikuga taotlema CTE alalise töörühma (WG TECH) töö jätkamist selles küsimuses.
- (13) Kavandatud otsus ajakohastada ATMF-i ja APTU rakendamise ja kohaldamise käsiraamatut on üldiselt kooskõlas liidu õiguse ja strateegiliste eesmärkidega ning aitab OTIFI normid viia kooskõlla liidu õigusaktide vastavate sätetega. Käsiraamatusse tuleks siiski teha mõned muudatused eelkõige selle selgitamiseks, et hindamisasutuste vastastikune tunnustamine kõigi osalisriikide poolt seoses ATMF-i ühtsete eeskirjadega piirdub rangelt üksnes rahvusvahelises liikluses kasutamiseks ettenähtud veeremiüksustega. Seepärast on vaja teha ettepanek kavandatud otsuse muutmiseks, et tagada kooskõla asjaomase ELi õigustikuga ja võtta arvesse liikmesriigi või ELi tasandil kehtestatud õigusnorme, mis on seotud turuga. Seega peaks liit kavandatud otsust toetama, tingimusel et tehakse kõnealused muudatused,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis liidu nimel võetakse 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni tehniliste ekspertide komitee 18. istungjärgul seoses selle kodukorra muutmise ja selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ (UTP WAG) ja allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS) suhtes, seoses rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmise ühtsete eeskirjade (ATMF UR) C lisa vastuvõtmisega sertifikaatide ühtse vormi kohta, kaubaveo telemaatikarakenduste allsüsteemi suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP TAF) I liite muutmise ja APTU ja ATMF-i rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamisega, on järgmine:

- (1) hääletada CTE kodukorra muutmise kohta dokumendis TECH-26018-CTE18-4 esitatud ettepanekute poolt. Ilma et see piiraks kõnealust seisukohta, esitada ka järgmine muudatusettepanek:
 - (a) artikli 9 lõikes 3 asendatakse sõnad „8 nädalat“ sõnadega „12 nädalat“;
- (2) hääletada UTP WAG läbivaatamise kohta dokumendi TECH-26003-CTE18-5.1 2. lisas esitatud ettepaneku poolt, tingimusel et tehakse järgmised muudatused:
 - (a) punktis 4.2.6.1.2.1 jäetakse välja kaks sissejuhatavat lõiku;
 - (b) punktis 5.3.6 asendatakse esimene lõik järgmisega:

„Poolhaagiste kinnitamise seadmete konstrueerimisel ja hindamisel tuleb arvesse võtta kõiki järgmisi kasutustingimusi:

— sobivad poolhaagised, mille jaoks seade on mõeldud;

— sobiv liides, mille külge saab seadme ohutult kinnitada“.

- (3) hääletada UTP LOC&PASi läbivaatamise kohta dokumendi TECH-26004-CTE18-5.2 2. lisa esitatud ettepaneku poolt, tingimusel et tehakse järgmine muudatus:
 - (a) punktis 7.1.1.6.1 asendatakse alapunkt 12 järgmisega: „Veeremiüksus peab olema varustatud kõigi pardal viibivate isikute jaoks ette nähtud enesepäästevahenditega, mis vastavad standardi EN 13794:2002 kirjeldusele ning kas standardi EN 402:2003 või EN 403:2004 kirjeldusele“;
- (4) hääletada ATMF*i* C lisa (sertifikaatide ühtse vormi kohta) vastuvõtmise kohta dokumendis TECH-26005-CTE18-5.3 esitatud ettepaneku vastu ning taotleda, et CTE alaline töörühm (WG TECH) jätkaks selles küsimuses tööd, et tagada kooskõla asjakohase ELi õigustikuga;
- (5) hääletada UTP TAF*i* I liite muutmise kohta dokumendis TECH-26006-CTE18-5.4 esitatud ettepaneku poolt;
- (6) hääletada APTU ja ATMF*i* rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamise kohta dokumendis TECH-26009-CTE18-6.3 esitatud ettepaneku poolt, tingimusel et tehakse järgmised muudatused:
 - (a) kogu tekstis vaadatakse läbi ristviited käsiraamatu osade vahel ja viiakse need kooskõlla sisukorra viimase versiooniga;
 - (b) punktides 112 ja 202 täiendatakse viimast lauset järgmiselt: „, kui see on lubatud kohaldatavate turueeskirjadega, mis vastavalt asjaoludele on kehtestatud kas kohalikul või ELi tasandil“;
 - (c) punkti 201 kolmandas lauses asendatakse sõna „veeremiüksused“ sõnadega „ATMF UR kohaldamisalasse kuuluvad, rahvusvahelises liikluses kasutatavad veeremiüksused“.

CTE koosolekul võivad liidu esindajad ilma nõukogu täiendava otsuseta kokku leppida käesolevas artiklis esitatud seisukohtade väikestes muudatustes.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*