



Brüssel, 4. juuni 2025
(OR. en)

9461/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	4. juuni 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 17. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS), puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise (UTP PRM), veeremiüksuste märgistuse (UTP Marking), allsüsteemi „taristu“ (UTP INF) ja allsüsteemi „kaubaveoteenuste telemaatilised seadmed“ (UTP TAF) suhtes, ning seoses APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 305 final.

Lisatud: COM(2025) 305 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 17. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS), puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise (UTP PRM), veeremiüksuste märgistuse (UTP Marking), allsüsteemi „taristu“ (UTP INF) ja allsüsteemi „kaubaveoteenuste telemaatilised seadmed“ (UTP TAF) suhtes, ning seoses APTU ja ATMFi ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee (CTE) 17. istungjärg toimub 17. ja 18. juunil 2025 Bernis. Koosoleku päevakorras on järgmised ettepanekud vastuvõtmiseks:

- allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP LOC&PAS) läbivaatamine;
- puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP PRM) läbivaatamine;
- veeremiüksuste märgistuse suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP Marking) läbivaatamine;
- allsüsteemi „taristu“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP INF) läbivaatamine;
- kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete allsüsteemi suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP TAF) I lisa (viited tehnilistele dokumentidele) muutmine;
- APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamine.

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

OTIF arendab rahvusvahelise raudteeveo ühtset õiguskorda kolmes suures tegevusvaldkonnas: tehniline koostalitlus, ohtlikud kaubad ja raudteeveoalane lepinguõigus.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF)

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 (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) („ELI-COTIF ühinemisleping“) allakirjutamise ja sõlmimise kohta².

Leping jõustus 1. juulil 2011.

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)).

COTIFI artikli 2 paragrahvi 1 kohaselt on OTIFI eesmärk rahvusvahelist raudteeliiklust igakülgsest soodustada, parandada ja hõlbustada, eelkõige ühtse õigussüsteemi kehtestamisega rahvusvahelise raudteeliikluse eri õigusvaldkondades. COTIFiga reguleeritakse ka OTIFI töö korraldamist, eesmärke, volitusi, suhteid osalisriikidega ja tegevust üldiselt.

Seepärast käsitletakse COTIFis raudteelaseid õigusakte mitmes õiguslikus ja tehnilises raudteeküsimuses ning see on jagatud kahte ossa: konventsiooni põhiosa, millega reguleeritakse OTIFI töö korraldamist, ja 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**)

COTIFI liidete F ja G kohaselt on tehnilise koostalitluse jaoks 18 ühtset tehnilist eeskirja (UTPd). UTPdel on COTIFI raames sama eesmärk kui ELi koostalitluse tehnilistel kirjeldustel (KTKd) rahvusvahelisele liiklusele juurdepääsuks, nagu on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797³ II peatükis.

COTIFiga ühinenud 50 riigist 43, sealhulgas juba mainitud 25 ELi liikmesriiki, kohaldavad liiteid F ja G.

COTIFI liite H kohaselt on ühiste ohutusmeetodite kohta neli lisa. EST URi lisadel on COTIFI raames sama eesmärk kui ELi ühistel ohutusmeetoditel rahvusvahelisele liiklusele juurdepääsuks, nagu on sätestatud direktiivi (EL) 2016/798⁴ II peatükis.

Liite H jõustumiseks on veel vaja OTIFI kahe kolmandiku osalisriikide heakskiitu.

2.2. OTIFI tehniliste ekspertide komitee (CTE)

CTE on COTIFI artikli 13 paragrahvi 1 punktiga f ettenähtud organ. See koosneb OTIFI osalisriikidest, kes kohaldavad COTIFI liiteid F ja G (APTU ja ATMF).

CTE on pädev küsimustes, mis puudutavad koostalitlust ja tehnilist ühtlustamist raudteevaldkonnas ning tehnilise tunnustamise menetlusi. CTE töötab välja liited APTU ja

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>).

ATMFi kohta ning ühtsed eeskirjad, mida kohaldatakse rahvusvahelises liikluses kasutamiseks ettenähtud raudteematerjali suhtes ning milles käsitletakse eelkõige järgmist:

- tehniliste eeskirjade vastuvõtmine veeremiüksuste ja taristu jaoks ning standardite kehtestamine;
- veeremiüksuste vastavuse hindamise menetlused;
- veeremiüksuste hooldust käsitlevad sätted;
- rongi koosseisuga ja veeremiüksuste ohutu kasutamisega seotud kohustused;
- riskihindamist käsitlevad sätted;
- registrite kirjeldused.

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

COTIFi artikli 20 paragrahvi 1 punkti b kohaselt ja kooskõlas liite F (APTU) artikliga 6 on CTE pädev UTPsid vastu võtma või muutma.

Kooskõlas liite G (ATMF) artikli 21 paragrahviga 4 on CTE pädev soovitama meetodeid ja tavasid, mis on seotud rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmisega.

2.3. Aktide vastuvõtmine CTEs

Vastavalt APTU artiklile 6 otsustab CTE, kas võtta vastu UTP või selle muutmise säte, COTIFi artiklites 16 ja 20 ning artikli 33 paragrahvis 6 sätestatud menetluse alusel. Need otsused jõustuvad kooskõlas konventsiooni artikli 35 paragrahvidega 3 ja 4.

2.4. Kavandatavad aktid, mis võetakse vastu CTEs 17. ja 18. juuni 2025. aasta istungjärgul

2.4.1. Allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP LOC&PAS) läbivaatamine

UTP LOC&PASis on sätestatud funktsionaalsed ja tehnilised nõuded vedurite ja reisijateveoveeremi lubamiseks rahvusvahelisse liiklusesse kõigi COTIFi osalisriikide territooriumil kooskõlas ATMF URiga. See hõlmab tehnilisi projekteerimis- ja tootmisnõudeid ning tõendamismenetlusi.

UTP LOC&PASi läbivaatamise ettepaneku eesmärk on viia UTP LOC&PAS kooskõlla Euroopa Liidu õiguse arenguga ning ajakohastada erijuhtusid ja konkreetseid rakenduseeskirju. Ettepanekus täpsustatakse ka UTP LOC&PASi kohaldamisala ning selle kohaldamist vabaks liikumiseks kõlblike veeremiüksuste ja asendatavate veeremiüksuste suhtes.

Kavandatud muudatused hõlmavad järgmist:

- UTP kohaldamisala ja kohaldamise täpsustamine;
- ELi õigusaktidele ja standarditele osutavate viidete ajakohastamine;
- uued sätted veeremi allsüsteemi ning kontrolli ja signaalimise allsüsteemi rongisisese osa vaheliste rongisiseste liidete kohta;

- muudetud sätted rongisiseste sanitaarruumidest või nende kaudu väljutatava vee kohta;
- muudetud sätted iga vooluvõtturit läbiva seisuaegse maksimaalse voolutugevuse kohta;
- uued sätted rööbastelt mahasõidu tuvastamise ja ennetamise funktsioonide kohta;
- muudetud sätted rongi salvestusseadme kohta;
- lisanõuded veeremiga koos esitatavale dokumentatsioonile;
- lisasätted, mis on seotud laiale kasutuselale lubamisega, mida kohaldatakse teatavat tüüpi reisivagunite, st asendatavate veeremiüksuste suhtes;
- rakenduseeskirjade ajakohastamine, eelkõige kehtivuse tähtpäevade (etapid A ja B) väljajätmine nende veeremiüksuste ja veeremiüksuse tüüpide puhul, mis vastavad UTP varasematele versioonidele;
- ELi mittekuuluvate osalisriikidega seotud erijuhtude ja konkreetsete rakenduseeskirjade ajakohastamine;
- redaktsioonilised muudatused, et viia UTP kooskõlla uusima tavaga.

2.4.2. *Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP PRM) läbivaatamine*

UTP PMRi on sätestatud ühtlustatud juurdepääsunõuded reisijateveoveeremile, mida kasutatakse rahvusvahelises liikluses ATMF URi kohaldamisalas.

Ettepaneku eesmärk on vaadata UTP PRM läbi, et viia see kooskõlla Euroopa Liidu õiguse arenguga. Lisaks täpsustatakse ettepanekus UTP PMRi kohaldamisala seoses veeremiüksuste ja muude allsüsteemidega. Eelkõige on UTP PRMi kohaldamine üldiselt kohustuslik uue reisijateveoveeremi puhul, mis on rahvusvahelisse liiklusse lubatud kooskõlas ATMF URiga. UTP PRMis on kirjeldatud ka taristu- ja käitamisalaste ning telemaatika allsüsteemide valikulisi parameetreid.

Kavandatud muudatused hõlmavad järgmist:

- UTP kohaldamisala ja kohaldamise täpsustamine;
- ELi õigusaktidele ja standarditele osutavate viidete ajakohastamine;
- muudetud sätted reisijatele uste avamise ja sulgemisega seotud helisignaalide kohta;
- muudetud ja täiendavad sätted dünaamilise marsruuditeabe kohta rongides ja rongidel;
- rakenduseeskirjade ajakohastamine kooskõlas UTP LOC&PASi rakenduseeskirjadega;
- redaktsioonilised muudatused, et viia UTP kooskõlla uusima tavaga.

2.4.3. Veeremiüksuste märgistuse suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP Marking) läbivaatamine

Veeremiüksuste märgistusega seotud UTPs on sätestatud nõuded, mida kohaldatakse COTIFI osalisriikides kasutatavate veeremiüksuste suhtes seoses nende numbrite ja seonduva tähtmärgistusega veeremiüksuse kerel.

Veeremiüksuste märgistusega seotud UTP selle muudatuse ettepaneku eesmärk on ajakohastada viiteid ELi sätetele. Lisaks tuleks eeskirjade mõistmise hõlbustamiseks lisada teave, millega täpsustatakse Euroopa raudteeveeremi numbri (EVN) tähendust kaubavagunitele. Muudatusettepanek hõlmab ka keelelisi ja redaktsioonilisi muudatusi.

2.4.4. Allsüsteemi „taristu“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP INF) läbivaatamine

UTP INFis on sätestatud raudteetaristu parameetrid, mis on asjakohased ATMF URi kohaldamisalas rahvusvahelises liikluses kasutatavate veeremiüksustega ühilduvuse seisukohast, ning konkreetsed meetodid nende parameetrite kontrollimiseks.

UTP INFi läbivaatamise ettepaneku eesmärk on viia UTP INF kooskõlla Euroopa Liidu õiguse arenguga ning ajakohastada erijuhtusid ja konkreetseid rakenduseeskirju.

Kavandatud muudatused hõlmavad järgmist:

- UTP kohaldamisala ja valikulise kohaldamise täpsustamine;
- ELi õigusaktidele ja standarditele osutavate viidete ajakohastamine;
- uued sätted kombineeritud veo kohta;
- ajakohastatud sätted liinikategooriate kohta;
- uued sätted maksimaalsete rõhumuutuste kohta tunnelites, kus käitamiskiirus on 200 km/h või rohkem;
- muudetud sätted, mis käsitlevad UTP vabatahtlikku kohaldamist olemasoleva taristu suhtes;
- ELi mittekuuluvate osalisriikidega seotud erijuhtude ja konkreetsete rakenduseeskirjade ajakohastamine;
- redaktsioonilised muudatused, et viia UTP kooskõlla uusima tavaga.

2.4.5. Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade UTP Telematics (UTP TAF) muutmine

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

Ettepaneku eesmärk on ühtlustada UTP TAF I lisas loetletud viited TAF KTKd käsitlevatele ERA tehnilistele dokumentidele.

UTP TAF I lisas osutatud tehnilisi dokumente on vaja muuta, et parandada vead, võtta arvesse tagasisidet, pidada sammu tehnika arenguga ja säilitada nende samaväärsus ERA tehnilises dokumendis „ERA-TD-105: TAF KTK — lisa D.2: liide F — TAF KTK andmete ja teadete mudel“ kindlaks määratud kirjeldustega.

2.4.6. APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamine.

Käsiraamatus on kirjeldatud COTIF-i liite F (APTU UR) ja COTIF-i liite G (ATMF UR) rakendamise ja kohaldamise nõudeid rahvusvahelise raudteetranspordi puhul ning rakendamise ja kohaldamisega seotud erinevaid rolle ja kohustusi. See on mõeldud praktilise juhise OTIF-i liikmetele ja COTIF-i ühinemisest huvitatud riikidele, eelkõige nende vastavate raudteesektorite ametiasutustele, üksustele ja osalistele.

Käsiraamat ei ole COTIF-i kohaselt õiguslikult siduv, kuid sellega võib siiski kaasnedä õiguslikke tagajärgi. Selle on vastu võtnud COTIF-i alusel moodustatud OTIF-i CTE, millel on õigus võtta vastu käsiraamat ja selle muudatused, st soovitusel kooskõlas ATMF UR-i artikli 21 paragrahviga 4. Käsiraamatuga (ja seega selle kavandatud muudatusega) antaks teavet selle kohta, kuidas EL peab täitma COTIF-i seotud kohustusi.

APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamine on vajalik selleks, et võtta arvesse COTIF-i osalisriikide kogemustest saadud tagasisidet.

3.1. Liidu pädevus ja hääleõigus

Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevõrkude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta COTIF-i) (mis kiideti heaks nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsusega) artiklis 6 on sätestatud:

„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 EL-i toimimise lepingu artikli 3 lõikele 2 on liidul ainupädevus seoses COTIF-i raames võetavate rahvusvaheliste kohustustega, sealhulgas selle alusel vastu võetud õiguslike vahenditega, kui sellised kohustused võivad mõjutada kehtivaid liidu eeskirju või muuta nende kohaldamisala.

Kavandatavate otsustega soovitakse

- viia UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF ja UTP Marking kooskõlla komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2023/1694⁵ (edaspidi „KTKde 2023. aasta pakett“),
- ühtlustada UTP TAF I lisas loetletud viited TAF KTKd käsitlevatele ERA tehnilistele dokumentidele.

Need otsused kuuluvad raudteetransporditeenuste valdkonda. Raudteetransporditeenuste valdkonda reguleeritakse suures osas liidu eeskirjadega, mistõttu võib kõnealuste otsuste vastuvõtmine neid mõjutada või muuta. Liit, keda esindab komisjon, kasutab seetõttu nende otsuste vastuvõtmisel hääleõigust.

⁵ Komisjoni 10. augusti 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1694, millega muudetakse määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1300/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) nr 1304/2014 ning rakendusmäärust (EL) 2019/777 (ELT L 222, 8.9.2023, lk 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

3.2. Väljapakutud järeldused

Kõigil punktides 2.4.1–2.4.6 kirjeldatud põhjustel peaks liit hääletama vastavalt punktides 3.2.1–3.2.6 esitatud ettepanekutele.

3.2.1. *Allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP LOC&PAS) läbivaatamine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP LOC&PAS TECH-25003 läbivaatamise poolt koos allpool loetletud muudatustega. Kui neid muudatusi ei esitata, peaks Euroopa Liit hääletama UTP LOC&PASi kavandatud läbivaatamise vastu.

- (a) Lisa punkti 1 (Introduction) teises lõigus tuleks sõna „infrastructure“ asendada sõnaga „network(s)“, et kajastada olukorda, et tehniline ühilduvus ei piirdu taristuga, vaid hõlmab ka energiavarustuse ja raudteeäärse signaalimise aspekte.
- (b) Lisa punkti 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) neljandast lõigust tuleks välja jätta tekst „UTP WAG“, kuna selles UTPs viidatakse üksnes allsüsteemile „vedurid ja reisijateveoveerem“, mida UTP WAG ei hõlma.
- (c) Punkti 2.2.1 (Train formation) lõikes 1 tuleks mõiste „OTIF technical admission“ asendada mõistega „UTP verification procedure“, kooskõla huvides punkti 0.1 lõikega 4.
- (d) Punktid 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) ja 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) tuleks välja jätta, et viia dokument kooskõlla KTKde 2023. aasta paketiga.
- (e) Punkti 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) alapunkti d pealkiri tuleks asendada pealkirjaga „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“, et viia dokument täielikult kooskõlla 2023. aasta KTK paketiga.
- (f) Punkti 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) alapunktis 8, punkti 4.2.4.3 (Type of brake system) alapunktides 3 ja 4, punkti 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) alapunktis 3, punkti 4.2.4.4.2 (Service braking command) alapunktis 5, punkti 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) alapunktis 4, punkti 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) alapunktis 6, punkti 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) alapunktis 9, punkti 4.2.5.5.6 (Door opening) alapunktis 2, punkti 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) alapunktis 8, punkti 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) alapunktis 4, punkti 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)) alapunkti 5 teises lõigus,
- (g) punkti 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) alapunktides 5 ja 6, punkti 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) alapunktis 4, punktides 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), punkti 4.2.10.4.2 (Smoke Control) alapunktis 5, punktis 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - tuleks tekst „signalling system“ asendada tekstiga „control-command and signalling subsystem“;

- tekst „See point 4.3.4“ tuleks välja jätta, võttes arvesse, et selline viide ei ole seotud punkti 4.2.3.4.2 sisuga.
- (h) Punktist 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) tuleks välja jätta tekst „Note to points (1) – (4)“, kuna tegemist on nõude, mitte märkusega.
- (i) Punktis 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) tuleks asendada kolmas lõik järgmisega: „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.“, et viia see täielikult kooskõlla KTKde 2023. aasta paketiga.
- (j) Punkti 4.2.7.1.4 (Lamp controls) lõikes 3 tuleks tekst „a flashing/blinking mode“ asendada tekstiga „an automatic flashing/blinking mode“, et viia dokument kooskõlla KTKde 2023. aasta paketi mõttega.
- (k) Punkti 4.2.9.6 (Recording device) lõike 1 neljas lõik tuleks asendada järgmisega: „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“, et viia dokument kooskõlla KTKde 2023. aasta paketi mõttega.
- (l) Punkti 4.2.12.2 (General documentation) alapunkti 24:
 - esimeses taandes tuleks tekst „signalling equipment“ asendada tekstiga „control-command and signalling subsystem“;
 - teine taane tuleks asendada järgmisega: „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“
- (m) Punkti 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) lõikest 1 tuleks välja jätta tekst „and assessing entity“, et viia dokument kooskõlla 2023. aasta KTK paketi mõttega.
- (n) Punktist 7.3.2 tuleks välja jätta kõik Ühendkuningriigi erijuhud seoses Põhja-Iirimaaga, kuna need on määratletud TSI LOC&PASis.

3.2.2. *Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP PRM) läbivaatamine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP PRM läbivaatamise poolt vastavalt OTIFI ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25004.

3.2.3. *Veeremiüksuste märgistuse suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP Marking) läbivaatamine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP Markingu läbivaatamise poolt vastavalt OTIFI ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25005.

3.2.4. *Allsüsteemi „taristu“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP INF) läbivaatamine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP INFi läbivaatamise poolt vastavalt OTIFI ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25006.

3.2.5. *Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade UTP Telematics (UTP TAF) muutmine*

Euroopa Liit peaks hääletama UTP TAFi muudatuste poolt vastavalt OTIFI ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25007, koos allpool esitatud muudatusega. Kui seda muudatust ei esitata, peaks Euroopa Liit hääletama UTP TAFi kavandatud läbivaatamise vastu.

- I liite tabelis tuleks rida 6 asendada järgmiselt, et viidata hoopis ameti TAF KTK kohta avaldatud tehniliste dokumentide ajakohastatud versioonile⁶:

6	ERA-TD-105	TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

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

Euroopa Liit peaks hääletama käsiraamatu muudatuste poolt vastavalt OTIFI ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25011, koos allpool loetletud muudatustega. Kui neid muudatusi ei esitata, peaks Euroopa Liit hääletama käsiraamatu kavandatud ajakohastamise vastu.

Punkt 5.3.3 – erijuhud

- Erijuhtu tuleks kasutada selleks, et täpsustada kõrvalekallet UTP nõudest tehniliste piirangute tõttu, mis mõjutavad ühilduvust olemasoleva süsteemiga.
- Muu kui UTPs sätestatud nõude määratlemiseks tuleks kasutada riiklikku tehnilist nõuet.
- Kui konkreetse juhtumi hindamise meetod on keeruline ja liiga pikk, et seda kirjeldada UTPs, võib UTPs viidatud erijuhtu puhul viidata hoopis konkreetsele riiklikule tehnilisele nõudele, millega määratakse kindlaks vastav hindamismeetod.

Punkt 5.4 – riiklikud tehnilised nõuded

- Kui riiklik tehniline nõue kuulub täielikult või osaliselt UTPs kehtestatud nõude kohaldamisalasse, tuleks see konkreetse juhtumi vormis UTPsse üle kanda.

Punkt 10.3 – vastavus ELi õigusele

- Kuigi nõuded, millele hoolduse eest vastutavad üksused peavad sertifitseerimiseks vastama, ja üksuste sertifitseerimise asutuste kvalifikatsioonid on nii ELi kui ka OTIFI vahel ühtlustatud, piirduvad ELi-väliste üksuste sertifitseerimise asutuste

⁶ Kättesaadav aadressil [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](https://github.com/TSI-TAF/Technical_documents_at_master).

volitused üksuste sertifitseerimisega vaid EList väljaspool, olenemata sellest, kas üksustele esitatud nõuded on ELi õiguses ja COTIFis samaväärsed, ning olenemata asjaolust, et EL aktsepteerib COTIFi alusel ELi suundivas rahvusvahelises liikluses UTP nõuetele vastavaid veeremiüksusi. Seetõttu ei tohiks ELi-välised üksuste sertifitseerimise asutused sertifitseerida ELis asuvaid üksusi, välja arvatud juhul, kui see on lubatud ELiga sõlmitud erilepingu alusel.

- Võttes arvesse, et ATMF UR ei hõlma teenuste osutamise turule pääsu tingimusi, ei saa välismaised üksused ja nende sertifitseerimise asutused COTIFi alusel nõuda õigust osutada oma teenuseid teises riigis, kuid nende riikide ühe- või mitmepoolsete otsustega võidakse lubada nende teenuste osutamist ühe või mitme nimetatud riigi territooriumil.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud 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“.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline⁷.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁸.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

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

Eespool loetletud aktid, mille CTE peab 17. istungjärgul vastu võtma, on õigusliku toimega aktid.

Kavandatavate aktidega muudetakse OTIFi õigusraamistikku. Kuna liit on täieõiguslik COTIFi osaline,⁹ on kavandatavad aktid vastavalt APTU artikli 6 paragrahvile 1 ning COTIFi artikli 35 paragrahvidele 3 ja 4 rahvusvahelise õiguse alusel liidule siduvad.

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

⁷ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁸ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

⁹ Nõukogu otsus 103/2013 Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude 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)).

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.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud rahvusvahelise raudteetranspordiga.

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

4.3. Kokkuvõte

Esildatud 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 17. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS), puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise (UTP PRM), veeremiüksuste märgistuse (UTP Marking), allsüsteemi „taristu“ (UTP INF) ja allsüsteemi „kaubaveoteenuste telemaatilised seadmed“ (UTP TAF) suhtes, ning seoses APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamisega

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) Liit ühines 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga, kooskõlas nõukogu otsusega 2013/103/EL¹⁰ ning Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) vahelise lepinguga Euroopa Liidu ühinemise kohta COTIFiga („leping“)¹¹.
- (2) OTIF-i tehniliste ekspertide komitee (edaspidi „CTE“) loodi vastavalt COTIF-i artikli 13 paragrahvi 1 punktile f.
- (3) COTIF-i artikli 20 paragrahvi 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 paragrahviga 1 on CTE pädev vastu võtma või muutma muu hulgas ühtseid tehnilisi eeskirju (UTP) seoses allsüsteemiga „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ (UTP LOC&PAS), puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamisega (UTP PRM), veeremiüksuste märgistusega (UTP Marking), allsüsteemiga „taristu“ (UTP INF) ja allsüsteemiga „kaubaveoteenuste telemaatilised seadmed“ (UTP TAF).

¹⁰ Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude 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 8–10.

- (4) COTIFI artikli 20 paragrahvi 1 punktide e kohaselt ja kooskõlas rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmise ühtsetes eeskirjades (ATMF – konventsiooni liide G) artikli 21 paragrahviga 4 on CTE muu hulgas pädev vastu võtma APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu või seda muutma.
- (5) CTE on lisanud 17. ja 18. juunil 2025 toimuva 17. istungjärgu päevakorda ettepanekud otsuste kohta vaadata läbi UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking ja UTP INF, muuta UTP TAF-i I lisa ning ajakohastada APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatut.
- (6) CTE kavandatud aktidel on õiguslik toime.
- (7) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel CTEs võetav seisukoht, kuna kavandatud otsused on liidule siduvad vastavalt APTU artikli 6 paragrahvile 1 ning COTIFI artikli 35 paragrahvidele 3 ja 4.
- (8) Nende otsuste eesmärk on viia UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking ja UTP INF kooskõlla komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2023/1694,¹² ühtlustada UTP TAF-i I lisa loetletud viited TAF KTKd käsitlevatele ERA tehnilistele dokumentidele ning ajakohastada APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatut, võttes arvesse COTIFI osalisriikide kogemustest saadud tagasisidet.
- (9) OTIFI kavandatud otsused vaadata läbi UTP PRM, UTP Marking ja UTP INF on kooskõlas liidu õigusega ja strateegiliste eesmärkidega, sest need aitavad viia OTIFI õigusaktid kooskõlla liidu õiguse samaväärsete sätetega, ning seepärast peaks liit neid toetama.
- (10) OTIFI kavandatud otsused vaadata läbi UTP LOC&PAS ja muuta UTP TAF-i I lisa on üldiselt samuti kooskõlas liidu õigusega ja strateegiliste eesmärkidega ning aitavad viia OTIFI õigusaktid kooskõlla liidu õiguse samaväärsete sätetega. Mõned OTIFI kavandatud muudatused tuleks siiski viia kooskõlla komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2023/1694¹³ (edaspidi „KTKde 2023. aasta pakett“). Seetõttu on vaja esitada ettepanek muuta OTIFI kavandatud otsuseid vaadata läbi UTP LOC&PAS ning muuta UTP TAF-i I lisa, et tagada kooskõla ELi *acquis*-ga, mida on viimati muudetud KTKde 2023. aasta paketiga. Liit peaks seega kavandatud otsuseid toetama, tingimusel et tehakse kõnealused muudatused.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni alusel loodud CTE 17. istungjärgul võetakse allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes

¹² Komisjoni 10. augusti 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1694, millega muudetakse määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1300/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) nr 1304/2014 ning rakendusmäärust (EL) 2019/777 (ELT L 222, 8.9.2023, lk 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

¹³ Komisjoni 10. augusti 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1694, millega muudetakse määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1300/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) nr 1304/2014 ning rakendusmäärust (EL) 2019/777 (ELT L 222, 8.9.2023, lk 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP LOC&PAS) läbivaatamise, puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP PRM) läbivaatamise, veeremiüksuste märgistuse suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP Marking) läbivaatamise, allsüsteemi „taristu“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP INF) läbivaatamise, UTP TAF I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viidete ajakohastamise ning APTU ja ATMF-i ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamise suhtes järgmine seisukoht:

- 1) hääletada allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP LOC&PAS) läbivaatamise poolt vastavalt CTE ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25003 UTP LOC&PAS, koos järgmiste muudatustega:
 - (a) lisa punkti 1 (Introduction – Sissejuhatus) teises lõigus asendatakse sõna „infrastructure“ sõnaga „network(s)“;
 - (b) lisa punkti 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) neljandas lõigus jäetakse välja „UTP WAG“;
 - (c) punkti 2.2.1 (Train formation) lõikes 1 asendatakse mõiste „OTIF technical admission“ mõistega „UTP verification procedure“;
 - (d) punktid 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) ja 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) jäetakse välja;
 - (e) punkti 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) alapunkti d pealkiri asendatakse pealkirjaga „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;
 - (f) punkti 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) alapunktis 8, punkti 4.2.4.3 (Type of brake system) alapunktides 3 ja 4, punkti 4.2.4.4.1 (Emergency braking command) alapunktis 3, punkti 4.2.4.4.2 (Service braking command) alapunktis 5, punkti 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command) alapunktis 4, punkti 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake) alapunktis 6, punkti 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake) alapunktis 9, punkti 4.2.5.5.6 (Door opening) alapunktis 2, punkti 4.2.8.1.2 (Requirements on performance) alapunktis 8, punkti 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line) alapunktis 4, punkti 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)) alapunkti 5 teises lõigus, punkti 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics) alapunktides 5 ja 6, punkti 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation) alapunktis 4, punktides 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), punkti 4.2.10.4.2 (Smoke Control) alapunktis 5, punktis 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - asendatakse tekst „signalling system“ tekstiga „control-command and signalling subsystem“;
 - jäetakse välja tekst „See point 4.3.4“;
 - (g) punktist 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) jäetakse välja tekst „Note to points (1) – (4)“;
 - (h) punktis 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) asendatakse kolmas lõik järgmisega: „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) punkti 4.2.7.1.4 (Lamp controls) lõikes 3 asendatakse tekst „a flashing/blinking mode“ tekstiga „an automatic flashing/blinking mode“;
 - (j) punkti 4.2.9.6 (Recording device) lõike 1 neljas lõik asendatakse järgmisega: „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“;
 - (k) punkti 4.2.12.2 (General documentation) alapunkti 24:
 - esimeses taandes asendatakse tekst „signalling equipment“ tekstiga „control-command and signalling subsystem“;
 - teine taane asendatakse tekstiga „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
 - (l) punkti 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) lõikest 1 jätetakse välja tekst „and assessing entity“;
 - (m) punkti 7.3.2 kõikidest alapunktidest jäetakse välja kõik Ühendkuningriigi erijuhud seoses Põhja-Iirimaaga;
- 2) hääletada puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP PRM) muutmise poolt vastavalt CTE ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25004 UTP PRM;
 - 3) hääletada veeremiüksuste märgistuse suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP Marking) muutmise poolt vastavalt CTE ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25005 UTP Marking;
 - 4) hääletada allsüsteemi „taristu“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP INF) muutmise poolt vastavalt CTE ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25006 UTP INF;
 - 5) hääletada UTP TAF I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viidete ajakohastamise poolt vastavalt CTE ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25007 UTP TAF, koos järgmise muudatusega:
 - I lisa tabelis asendatakse rida nr 6 järgmisega:

6	ERA-TD-105	TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

- 6) hääletada APTU ja ATMFi ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamise poolt vastavalt CTE ettepanekule, nagu on esitatud CTE töödokumendis TECH-25011 Handbook, koos järgmiste muudatustega:
 - Punkt 5.3.3 – erijuhud
 - Esimeses taandes tuleks tekst „A specific case is primarily used“ asendada tekstiga „A specific case should be used“.

- Esimeses taandes tuleks teksti „deviation from a requirement in the UTP“ täiendada tekstiga „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.“
 - Esimeses taandes tuleks tekst „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs“ asendada tekstiga „. A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs”.
 - Esimeses taandes tuleks tekst „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ asendada tekstiga „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method“.
 - Punkt 5.4 – riiklikud tehnilised nõuded
 - Neljandas lõigus tuleks tekst „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ asendada tekstiga „In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case“.
 - Punkt 10.3 – vastavus ELi õigusele
 - Teises lõigus tuleks tekst „whether an ECM“ asendada tekstiga „whether their ECM“.
 - Neljanda lõigu esimeses taandes tuleks tekst „should be accepted“ asendada tekstiga „should be accepted in international traffic“.
 - Neljanda lõigu esimeses taandes tuleks tekst „For the purpose of providing ECM services“ asendada tekstiga „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State“ ning tekst „Contracting States“ tuleks asendada tekstiga „that Contracting State“;
- 7) komisjon võib käesolevas artiklis loetletud aktide väiksemates muudatustes kokku leppida ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 2

Pärast vastuvõtmist avaldatakse tehniliste ekspertide komitee otsused ja nende jõustumise kuupäev *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub 16. juunil 2025.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*