EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 16.4.2026
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 18. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) v zvezi z revizijo poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, revizijo enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG) in za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS), sprejetjem enotne oblike potrdil ter revizijo enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF), in priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Medvladna organizacija za mednarodni železniški promet (OTIF) je medvladna organizacija, ki deluje na področju mednarodnega železniškega prometa. Pripravlja enotne pravne ureditve za mednarodni železniški promet na treh glavnih področjih delovanja: interoperabilnost in varnost, nevarno blago ter železniško pogodbeno pravo.

Vidike, povezane z interoperabilnostjo in varnostjo, obravnava zlasti Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja OTIF.

18. zasedanje Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja OTIF bo potekalo 9. junija 2026 v Bernu. Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi stališča, ki se v imenu Unije zastopa na navedenem zasedanju v zvezi s predvidenim sprejetjem naslednjih predlogov:

– sprememba poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja,

– revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG),

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

– sprejetje Priloge C k Enotnim pravilom ATMF o enotni obliki potrdil,

– sprememba Dodatka I k enotnemu tehničnemu predpisu, ki se uporablja za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF) (sklici na tehnične dokumente),

– spremembe 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.

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 članic[1].

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 med EU in OTIF je začel veljati 1. julija 2011.

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

[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).

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.

Konvencija COTIF obravnava 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 h Konvenciji, 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**),

– Dodatek H – Enotna pravila za varno upravljanje vlakov v mednarodnem prometu (**EST UR**).

V okviru APTU UR in ATMF UR je bilo oblikovanih 18 enotnih tehničnih predpisov za tehnično interoperabilnost. Enotni tehnični predpisi v okviru konvencije COTIF so tehnični standardi, ki se uporabljajo za tehnično odobritev železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu. Imajo enak namen kot tehnične specifikacije EU za interoperabilnost (TSI) za odobritev za obratovanje v mednarodnem prometu, kot je opredeljeno v poglavju II Direktive (EU) 2016/797[3].

APTU UR in ATMF UR uporablja 43 od 50 držav, ki so pogodbenice konvencije COTIF, vključno z že omenjenimi 25 državami članicami EU.

V okviru EST UR so bile pripravljene štiri priloge. Nanašajo se na skupne varnostne metode, ki se uporabljajo za mednarodni železniški promet. Imajo enak namen kot skupne varnostne metode EU za obratovanje v mednarodnem prometu, kot so opredeljene v poglavju II Direktive (EU) 2016/798[4]. EST UR bodo začela veljati, ko jih bosta odobrili dve tretjini držav, ki so članice 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 APTU in ATMF.

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je pristojen za vprašanja interoperabilnosti in varnosti mednarodnega železniškega prometa. Razvija APTU, ATMF, EST in njihove ustrezne priloge ter smernice, ki se uporabljajo za odobritev in obratovanje železniškega materiala in infrastrukture, namenjenih za uporabo v mednarodnem prometu. To se nanaša zlasti na:

– sprejemanje tehničnih predpisov in tehničnih standardov,

– postopke ocenjevanja skladnosti železniškega materiala in infrastrukture glede na te predpise in standarde,

– določbe o vzdrževanju železniškega materiala in infrastrukture,

– odgovornosti za varno obratovanje ter določbe o vrednotenju in oceni tveganja,

– specifikacije za registre, potrebne za uporabo navedenih določb.

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 16(10) konvencije COTIF je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za sprejetje svojega poslovnika.

V skladu s členom 20(1), točka (b), konvencije COTIF in členom 6(1) APTU je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za sprejetje ali spremembo zadevnih enotnih tehničnih predpisov. V skladu s členom 20(1), točka (e), konvencije COTIF in členom 21(1) ATMF je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen tudi za sprejetje ali spremembo zadevnih enotnih tehničnih predpisov. Te spremembe se izvedejo v skladu s postopkom iz členov 16 in 20 ter člena 33(6) konvencije COTIF ter začnejo veljati v skladu z odstavkoma 3 in 4 člena 35.

Nazadnje, v skladu s členom 20(1), točka (e), konvencije COTIF in členom 21(4) ATMF je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen tudi za priporočanje metod in praks v zvezi s tehnično odobritvijo železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu.

2.3. Predvideni akti, ki naj bi jih sprejel Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja naj bi na svojem 18. zasedanju 9. junija 2026 sprejel:

– spremembo svojega poslovnika,

– revizijo enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG),

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

– Prilogo C k ATMF o enotni obliki potrdil,

– spremembo Dodatka I k enotnemu tehničnemu predpisu, ki se uporablja za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF) (sklici na tehnične dokumente),

– spremembo priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF.

2.3.1. *Sprememba poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja*

Ad hoc odbor OTIF za pravna vprašanja in mednarodno sodelovanje je na svojem 8. zasedanju 4. decembra 2025 odobril priporočene določbe za uskladitev poslovnikov vseh organov OTIF glede pravic članov, pridruženih članov in opazovalcev.

Cilj tega predloga za spremembo poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja je uskladiti prakse vseh organov OTIF na podlagi priporočil *ad hoc* odbora za pravna vprašanja in mednarodno sodelovanje, da se zagotovi doslednost. Predlog vključuje tudi nekatere dodatne uskladitve s praksami drugih organov.

2.3.2. *Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG)*

UTP WAG določa funkcionalne in tehnične zahteve za odobritev za obratovanje tovornih vagonov v mednarodnem prometu na ozemljih vseh držav pogodbenic konvencije COTIF v skladu z ATMF. Zajema tehnične zahteve za konstrukcijo in proizvodnjo ter postopke za verifikacijo.

Cilj tega predloga za revizijo UTP WAG je, da bi bil ta še naprej v skladu s spremembami na področju prava v Evropski uniji, zlasti s tistimi, ki so bile uvedene z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/2064[5]. V okviru tega so v njem določene zahteve za tovorne vagone, ki se nanašajo na ščitnike pred iskrenjem za požarno varnost, železniški prevoz nevarnega blaga ter naprave za varovanje polpriklopnikov na vagonih in s tem povezane oznake.

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

UTP LOC&PAS določa funkcionalne in tehnične zahteve za odobritev za obratovanje lokomotiv in potniških tirnih vozil v mednarodnem prometu na ozemljih vseh držav pogodbenic konvencije COTIF v skladu z ATMF. Zajema tehnične zahteve za konstrukcijo in proizvodnjo ter postopke za verifikacijo.

Cilj tega predloga za revizijo UTP LOC&PAS je, da bi bil ta še naprej v skladu s spremembami na področju prava v Evropski uniji, zlasti s tistimi, ki so bile uvedene z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/675[6]. V okviru tega so v njem določene zahteve, ki morajo biti izpolnjene za prosti pretok vozil, ki niso namenjena prevozu potnikov in so namenjena za prevoz osebja, v mednarodnem prometu.

---

[5] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/2064 z dne 14. oktobra 2025 o spremembi Uredbe (EU) št. 321/2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom železniški vozni park – tovorni vagoni železniškega sistema v Evropski uniji (WAG TSI) (UL L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

[6] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/675 z dne 4. aprila 2025 o spremembi Uredbe (EU) št. 1302/2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila železniškega sistema v Evropski uniji in Izvedbenega sklepa 2011/665/EU o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (UL L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

2.3.4. *Sprejetje Priloge C k ATMF UR o enotni obliki potrdil*

Cilj tega predloga je opredeliti strukturo in vsebino tehničnih potrdil v smislu člena 11 ATMF UR ter postopke za njihovo izdajo, posodobitev, odvzem in začasni preklic ter postopke v zvezi z dostopom do njih. Cilj predloga je zagotoviti doslednost in združljivost informacij v vseh državah pogodbenicah konvencije COTIF ter združljivost teh informacij z registri vozil in tipov vozil, vzpostavljenimi v skladu s pravili OTIF ali EU, in sicer s pravili iz Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU[7] in Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2018/1614[8], kakor sta bila nazadnje spremenjena.

Da bi se spodbudila harmonizacija in olajšala digitalizacija železnic, naj bi informacije v teh potrdilih ustrezale informacijam, ki se v skladu s pravili OTIF in EU zahtevajo v registrih vozil in registrih tipov vozil, vključno z informacijami, potrebnimi za preverjanje združljivosti s progo.

2.3.5. *Sprememba enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF)*

UTP TAF določa 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 Agencije Evropske unije za železnice (ERA) iz Dodatka I k UTP TAF.

Potrebne so zlasti 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.

2.3.6. *Posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo APTU in ATMF*

V priročniku so določene zahteve za izvajanje in uporabo APTU in 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 posameznih železniških sektorjih.

Priročnik ni pravno zavezujoč v okviru konvencije COTIF, se pa njegovo izvajanje priporoča in ima lahko pravne učinke. Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je v skladu s členom 21(4) ATMF pooblaščen, da sprejme priročnik in njegove spremembe kot priporočila. Priročnik (in torej tudi predvidena sprememba) vpliva na način, kako mora EU izpolnjevati svoje obveznosti iz konvencije COTIF.

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

---

[7] Izvedbeni sklep Komisije z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (UL L 264, 8.10.2011, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

[8] Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 268, 26.10.2018, str. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. Pristojnost in glasovalne pravice Unije

V členu 6 Sporazuma med EU in OTIF je navedeno:

„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:

– spremeniti poslovnik Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, da se uskladi s poslovniki drugih organov OTIF,

– pregledati UTP WAG, da se uskladi z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/2064,

– pregledati UTP LOC&PAS, da se uskladi z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/675,

– sprejeti novo Prilogo C k ATMF UR o enotni obliki potrdil ter hkrati zagotoviti njeno združljivost z registri vozil in tipov vozil, vzpostavljenimi v skladu s pravili OTIF in EU, zlasti tistimi iz Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU in Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2018/1614,

– spremeniti UTP, ki se uporablja za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF), da se sklici na tehnične dokumente ERA iz Dodatka I k UTP TAF uskladijo z najnovejšimi posodobitvami, ki jih je objavila ERA,

– posodobiti priročnik za izvajanje in uporabo APTU in ATMF, da se uskladi s povratnimi informacijami na podlagi izkušenj držav pogodbenic konvencije COTIF, vključno z državami članicami EU.

Vsi ti sklepi spadajo na področje interoperabilnosti in varnosti mednarodnega železniškega prometa. To področje 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

Kar zadeva sklepe iz odstavkov 2.3.1 do 2.3.6 zgoraj, bi morala Unija glasovati, kot je predlagano v nadaljevanju.

3.2.1. *Sprememba poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja*

Evropska unija bi morala glasovati za spremembo poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, kot jo je sekretariat OTIF predlagal v dokumentu TECH-26018-CTE18-4. Vendar bi bilo treba predlagati naslednjo spremembo.

(a) V členu 9(3) bi bilo treba besedilo „osem tednov“ nadomestiti z besedilom „12 tednov“. Cilj tega predloga je olajšati potrebne notranje postopke ter omogočiti pravočasno pripravo in sprejetje zadevnih stališč Unije.

3.2.2. *Revizija enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG)*

Evropska unija bi morala glasovati za revizijo UTP WAG, kot jo je sekretariat OTIF predlagal v Prilogi 2 k dokumentu TECH-26003-CTE18-5.1, pod pogojem, da se sprejmejo spodaj navedene spremembe. Če te spremembe ne bodo uvedene, bi morala Evropska unija glasovati proti predlagani reviziji UTP WAG.

(a) Oba uvodna odstavka v točki 4.2.6.1.2.1, ki sta zdaj podrobneje opredeljena v točki 4.2.6.1.2.1.1, bi bilo treba črtati;

(b) v točki 5.3.6 bi bilo treba prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Naprave za varovanje polpriklopnikov se konstruirajo in ocenijo za vsakega od naslednjih pogojev uporabe:

– združljivi polpriklopniki, za katere je naprava namenjena,

– združljiv vmesnik enote, na katerega je mogoče napravo varno namestiti.“

3.2.3. *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, kot jo je sekretariat OTIF predlagal v Prilogi 2 k dokumentu TECH-26004-CTE18-5.2, pod pogojem, da se sprejme spodaj navedena sprememba. Če ta sprememba ne bo uvedena, bi morala Evropska unija glasovati proti predlagani reviziji UTP LOC&PAS.

(a) V točki 7.1.1.6.1 bi bilo treba točko 12 nadomestiti z naslednjim: „Enota je opremljena z napravami za samoreševanje za vse osebe na krovu, ki izpolnjujejo specifikacije iz EN 13794:2002 in bodisi EN 402:2003 bodisi EN 403:2004.“

3.2.4. *Sprejetje Priloge C k ATMF UR o enotni obliki potrdil*

Šteje se, da predvideni sklep o sprejetju nove Priloge C k ATMF o enotni obliki potrdil ni popolnoma skladen s pravom in strateškimi cilji Unije. Kot splošen primer, uporaba izraza „potrdilo“ povzroča zmedo, saj se v okvirih EU in konvencije COTIF uporablja za različne namene.

Glede na obseg sprememb predvidenega sklepa, ki bi bile potrebne za njegovo uskladitev z ustreznim pravnim redom EU, bi morala Evropska unija glasovati proti sprejetju Priloge C k ATMF UR o enotni obliki potrdil, kot jo je sekretariat OTIF predlagal v dokumentu TECH-26005-CTE18-5.3, in zahtevati, da jo tehnična delovna skupina OTIF pregleda, da se zagotovi usklajenost z ustreznim pravnim redom EU.

3.2.5. *Sprememba enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF)*

Evropska unija bi morala glasovati za spremembe UTP TAF, kot jih je sekretariat OTIF predlagal v dokumentu TECH-26006-CTE18-5.4.

3.2.6. *Posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo APTU in ATMF*

Evropska unija bi morala glasovati za spremembe priročnika, kot jih je sekretariat OTIF predlagal v dokumentu TECH-26009-CTE18-6.3, pod pogojem, da se sprejmejo spodaj navedene spremembe. Če te spremembe ne bodo uvedene, bi morala Evropska unija glasovati proti predlagani posodobitvi priročnika.

(a) Navzkrižne sklice med različnimi deli priročnika (npr. v točkah 106, 137 in 200 je navedeno oštevilčenje oddelkov, ki se v priročniku dejansko ne uporablja) bi bilo treba pregledati;

(b) v točkah 112 in 202 bi bilo treba zadnja stavka dopolniti tako: „[…], če to dovoljujejo veljavna tržna pravila, določena na nacionalni ravni ali ravni EU, kot je primerno.“;

(c) v točki 201 bi bilo treba v tretjem stavku besedo „Vozila“ nadomestiti z besedilom „Vozila v mednarodnem prometu, ki spadajo na področje uporabe ATMF UR“.

Poleg tega bi bilo treba preveriti, ali bi bilo treba izraz „država pogodbenica“ v celotnem dokumentu nadomestiti z izrazom „država članica“, da bi se uskladil z revidirano terminologijo, predlagano za poslovnik Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja.

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“.

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“[9].

[9] 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 18. zasedanju, so akti s pravnim učinkom. Ker je Unija polnopravna pogodbenica konvencije COTIF, bodo predvideni akti za Unijo zavezujoči po mednarodnem pravu v skladu s členom 6(1) APTU, členom 21(1) ATMF ter odstavkoma 3 in 4 člena 35 konvencije COTIF.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

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. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep na podlagi člena 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

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. *Sklepna ugotovitev*

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

2026/0089 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 18. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) v zvezi z revizijo poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, revizijo enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG) in za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS), sprejetjem enotne oblike potrdil ter revizijo enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF), in 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/EU[10] ter Sporazumom med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet (OTIF) o pristopu Evropske unije h Konvenciji COTIF[11].

(2) V skladu s členom 13(1), točka (f), konvencije COTIF je bil ustanovljen Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja OTIF.

(3) V skladu s členom 16(10) konvencije COTIF je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za sprejetje in spremembo svojega poslovnika.

(4) V skladu s členom 20(1), točka (b), konvencije COTIF in 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 podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG), za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS) ter za podsistem „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).

[11] UL L 51, 23.2.2013, str. 8.

(5) V skladu s členom 20(1), točka (e), konvencije COTIF in členom 21(1) Enotnih pravil v zvezi s tehnično odobritvijo železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu (ATMF UR) – Dodatek G h konvenciji COTIF, je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za sprejetje prilog k temu dodatku, tudi v zvezi z enotno obliko potrdil.

(6) V skladu s členom 20(1), točka (e), konvencije COTIF in členom 21(4) ATMF UR je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja med drugim pristojen za sprejetje ali spremembo priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF.

(7) Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja naj bi na svojem 18. zasedanju 9. junija 2026 sprejel sklepe o reviziji svojega poslovnika, UTP WAG in UTP LOC&PAS, o sprejetju Priloge C k ATMF o enotni obliki potrdil, o spremembi Dodatka I k UTP TAF ter o posodobitvi priročnika za izvajanje in uporabo enotnih pravil APTU in ATMF.

(8) Primerno je določiti stališča, ki se v imenu Unije zastopajo v Odboru strokovnjakov za tehnična vprašanja, saj bodo predlagani sklepi za Unijo zavezujoči na podlagi člena 6(1) APTU, člena 21(1) ATMF ter odstavkov 3 in 4 člena 35 konvencije COTIF.

(9) Cilji navedenih sklepov so spremeniti poslovnik Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, da se uskladi s poslovniki drugih organov OTIF, uskladiti UTP WAG in UTP LOC&PAS z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/2064[12] oziroma Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/675[13], sprejeti novo Prilogo C k ATMF o enotni obliki potrdil in hkrati zagotoviti njeno združljivost z registri vozil in tipov vozil, vzpostavljenimi v skladu s pravili OTIF in EU, zlasti tistimi iz Izvedbenega sklepa 2011/665/EU[14] in Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2018/1614[15], kakor sta bila nazadnje spremenjena, uskladiti sklice na tehnične dokumente ERA iz Dodatka I k UTP TAF ter posodobiti priročnik za izvajanje in uporabo APTU in ATMF ob upoštevanju povratnih informacij na podlagi izkušenj držav pogodbenic konvencije COTIF, vključno z državami članicami EU.

(10) Predvidene spremembe poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja temeljijo na priporočilih *ad hoc* odbora OTIF za pravna vprašanja in mednarodno sodelovanje ter zagotavljajo dodatno skladnost in doslednost praks tega in drugih organov OTIF. Vendar so roki, določeni s pravili za dajanje delovnih dokumentov na voljo pred sejami Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, še vedno zelo kratki in morda ne omogočajo izvedbe potrebnih notranjih postopkov za sprejetje sklepa na ravni Unije. Evropska unija bi morala zato sicer podpreti spremembe poslovnika, vendar bi morala tudi predlagati podaljšanje roka za dajanje delovnih dokumentov na

[12] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/2064 z dne 14. oktobra 2025 o spremembi Uredbe (EU) št. 321/2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom železniški vozni park – tovorni vagoni železniškega sistema v Evropski uniji (WAG TSI) (UL L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

[13] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/675 z dne 4. aprila 2025 o spremembi Uredbe (EU) št. 1302/2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila železniškega sistema v Evropski uniji in Izvedbenega sklepa 2011/665/EU o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (UL L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

[14] Izvedbeni sklep Komisije z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (UL L 264, 8.10.2011, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

[15] Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 268, 26.10.2018, str. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

voljo pred sejami Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, da se omogočita pravočasna priprava in sprejetje stališč Unije.

(11) Predvideni sklepi o reviziji UTP WAG in UTP LOC&PAS ter o spremembi Dodatka I k UTP TAF so 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 ustreznim pravom EU. Zato je treba predlagati spremembe predvidenih sklepov OTIF, da se zagotovi uskladitev z ustreznim pravnim redom EU. Unija bi zato morala predvidene sklepe podpreti, pod pogojem, da se te spremembe uvedejo.

(12) Predvideni sklep o sprejetju nove Priloge C k ATMF o enotni obliki potrdil ni popolnoma skladen s pravom in strateškimi cilji Unije. Kot splošen primer, uporaba izraza „potrdilo“ povzroča zmedo, saj se v okvirih EU in konvencije COTIF uporablja za različne namene. Glede na obseg sprememb predvidenega sklepa, ki bi bile potrebne za njegovo uskladitev z ustreznim pravnim redom EU, bi morala Unija nasprotovati sprejetju predvidenega sklepa in zahtevati nadaljnje delo stalne tehnične delovne skupine Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja v zvezi s tem, da bi se zagotovila usklajenost z ustreznim pravnim redom EU.

(13) Predvideni sklep o posodobitvi priročnika za izvajanje in uporabo ATMF in APTU je na splošno v skladu s pravom in strateškimi cilji Unije ter prispeva k uskladitvi zakonodaje OTIF z enakovrednimi določbami prava Unije. Vendar bi bilo treba uvesti nekatere spremembe tega priročnika, zlasti za pojasnitev, da je vzajemno priznavanje organov za ocenjevanje s strani vseh držav pogodbenic za ATMF UR strogo omejeno na vozila, namenjena za uporabo v mednarodnem prometu. Zato je treba predlagati spremembe predvidenega sklepa, da se zagotovi uskladitev z ustreznim pravnim redom EU in upoštevajo veljavna tržna pravila, določena na nacionalni ravni ali ravni EU. 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 18. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Konvencije o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980 v zvezi s spremembo njegovega poslovnika, revizijo enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsistem „tirna vozila – tovorni vagoni“ (UTP WAG), in enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za podsistem „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ (UTP LOC&PAS), sprejetjem Priloge C k Enotnim pravilom v zvezi s tehnično odobritvijo železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu (ATMF UR), o enotni obliki potrdil, spremembo Dodatka I k enotnim tehničnim predpisom, ki se uporabljajo za podsistem „telematske aplikacije za tovorni promet“ (UTP TAF), ter posodobitvijo priročnika za izvajanje in uporabo APTU in ATMF, je naslednje:

(1) glasuje se za predlagane spremembe poslovnika Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja, kot so navedene v dokumentu TECH-26018-CTE18-4. Brez poseganja v to stališče se predlaga tudi naslednja sprememba:

(a) v členu 9(3) se besedilo „osem tednov“ nadomesti z besedilom „12 tednov“;

(2) glasuje se za predlagano revizijo UTP WAG, kot je navedena v Prilogi 2 k dokumentu TECH-26003-CTE18-5.1, pod pogojem, da se sprejmeta naslednji spremembi:

(a) v točki 4.2.6.1.2.1 se črtata oba uvodna odstavka;

(b) v točki 5.3.6 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Naprave za varovanje polpriklopnikov se konstruirajo in ocenijo za vsakega od naslednjih pogojev uporabe:

– združljivi polpriklopniki, za katere je naprava namenjena,

– združljiv vmesnik enote, na katerega je mogoče napravo varno namestiti.“;

(3) glasuje se za predlagano revizijo UTP LOC&PAS, kot je navedena v Prilogi 2 k dokumentu TECH-26004-CTE18-5.2, pod pogojem, da se sprejme naslednja sprememba:

(a) v točki 7.1.1.6.1 se točka 12 nadomesti z naslednjim: „Enota je opremljena z napravami za samoreševanje za vse osebe na krovu, ki izpolnjujejo specifikacije iz EN 13794:2002 in bodisi EN 402:2003 bodisi EN 403:2004.“;

(4) glasuje se proti predlaganemu sprejetju Priloge C k ATMF o enotni obliki potrdil, kot je navedeno v dokumentu TECH-26005-CTE18-5.3, in zahteva se nadaljnje delo stalne tehnične delovne skupine Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja v zvezi s tem, da se zagotovi uskladitev z ustreznim pravnim redom EU;

(5) glasuje se za predlagano spremembo Dodatka I k UTP TAF, kot je navedena v dokumentu TECH-26006-CTE18-5.4;

(6) glasuje se za predlagano posodobitev priročnika za izvajanje in uporabo APTU in ATMF, kot je navedena v dokumentu TECH-26009-CTE18-6.3, pod pogojem, da se sprejmejo naslednje spremembe:

(a) v celotnem besedilu se navzkrižni sklici med različnimi deli priročnika pregledajo in uskladijo z najnovejšim kazalom;

(b) v točkah 112 in 202 se zadnji stavek dopolni s „, če to dovoljujejo veljavna tržna pravila, določena na nacionalni ravni ali ravni EU, kot je primerno.“;

(c) v točki 201 se v tretjem stavku beseda „Vozila“ nadomesti z besedilom „Vozila v mednarodnem prometu, ki spadajo na področja uporabe ATMF UR“.

Predstavniki Unije se lahko na zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja dogovorijo o manjših spremembah stališč iz tega člena brez nadaljnjega sklepa Sveta.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Komisijo.

Člen 3

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

V Bruslju,

Za Svet
predsednik