2025/1251

27.6.2025

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2025/1251,

16. juuni 2025,

millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 17. istungjärgul võetav seisukoht seoses selliste ühtsete tehniliste eeskirjade läbivaatamisega, mida kohaldatakse allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“, puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele raudteesüsteemile juurdepääsu võimaluste tagamise, veeremiüksuste märgistuse, allsüsteemi „taristu“ ja allsüsteemi „kaubaveoteenuste telemaatilised seadmed“ suhtes, ning seoses APTU ja ATMFi 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/EL [1] ning Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) vahelise lepinguga Euroopa Liidu ühinemise kohta COTIFiga [2].

(2) OTIFi tehniliste ekspertide komitee (CTE) loodi vastavalt COTIFi artikli 13 lõike 1 punktile f.

(3) COTIFi 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 – COTIFi F lisa), artikli 6 lõikega 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).

(4) COTIFi artikli 20 lõike 1 punkti e kohaselt ja kooskõlas rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmise ühtsete eeskirjade (ATMF – COTIFi G lisa) artikli 21 lõikega 4 on CTE muu hulgas pädev vastu võtma APTU ja ATMFi 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 TAFi I lisa ning ajakohastada APTU ja ATMFi ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatut.

(6) CTE kavandatud aktidel on õiguslik toime.

(7) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel CTEs võetav seisukoht, kuna kavandatavad otsused on liidule siduvad vastavalt APTU artikli 6 lõikele 1 ning COTIFi artikli 35 lõigetele 3 ja 4.

[1] 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).

[2] Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni vaheline leping Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudeteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (ELT L 51, 23.2.2013, lk 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Nende otsuste eesmärk on viia UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking ja UTP INF kooskõlla komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2023/1694 ([3]) (edaspidi „TSIde 2023. aasta pakett“), ühtlustada komisjoni määruse (EL) nr 1305/2014 ([4]) UTP TAF I lisas loetletud viited kaubaveo telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilisi kirjeldusi (TAF TSI) käsitlevatele Euroopa Raudteeameti (ERA) tehnilistele dokumentidele ning ajakohastada APTU ja ATMFi 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 vastavate sätetega, ning seepärast peaks liit neid toetama.

(10) OTIFi kavandatud otsused vaadata läbi UTP LOC&PAS ja muuta UTP TAF 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 aga viia kooskõlla TSIde 2023. aasta paketiga. Seetõttu on vaja esitada ettepanek muuta OTIFi kavandatud otsuseid vaadata läbi UTP LOC&PAS ning muuta UTP TAFi I lisa, et tagada kooskõla liidu *acquis*'ga, mida on muudetud TSIde 2023. aasta paketiga. Liit peaks seega kavandatud otsuseid toetama, tingimusel et tehakse kõnealused muudatused,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee (CTE) 17. istungjärgul võetakse selliste ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP), 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) ja allsüsteemi „taristu“ (UTP INF) läbivaatamise suhtes, kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP TAF) I lisas loetletud kaubaveo telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilisi kirjeldusi (TAF TSI) käsitlevate tehniliste dokumentide viidete ühtlustamise ning APTU ja ATMFi ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamise suhtes liidu nimel järgmine seisukoht:

1) hääletada allsüsteemi „veerem – vedurid ja reisijateveoveerem“ suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP LOC&PAS) läbivaatamise poolt vastavalt CTE ettepanekule, mis 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) alapunktis 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 subsystems) jäetakse välja;

   e) punkti 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) alapunkti d pealkiri (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) asendatakse pealkirjaga „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;

([3]) 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).

([4]) Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1305/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 62/2006 (ELT L 356, 12.12.2014, lk 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

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) alapunktis 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) punktis 7.3.2 (List of specific cases) 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, mis on esitatud CTE töödokumendis TECH-25004 UTP PRM;

3) hääletada veeremiüksuste märgistuse suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP Marking) muutmise poolt vastavalt CTE ettepanekule, mis on esitatud CTE töödokumendis TECH-25005 UTP Marking;

4) hääletada allsüsteemi „taristu" suhtes kohaldatavate ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP INF) muutmise poolt vastavalt CTE ettepanekule, mis on esitatud CTE töödokumendis TECH-25006 UTP INF;

5) hääletada määruse (EL) nr 1305/2014 UTP TAF I lisas loetletud kaubaveo telemaatilisi seadmeid käsitlevate Euroopa Raudteeameti (ERA) tehniliste dokumentide (TAF TSI) viidete ajakohastamise poolt vastavalt CTE ettepanekule, mis on esitatud CTE töödokumendis TECH-25007 UTP TAF, koos järgmise muudatusega:

— I lisa tabelis asendatakse rida nr 6 järgmisega:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024

6) hääletada APTU ja ATMFi ühtsete eeskirjade rakendamise ja kohaldamise käsiraamatu ajakohastamise poolt vastavalt CTE ettepanekule, mis on esitatud CTE töödokumendis TECH-25011 Handbook, koos järgmiste muudatustega:

   — punkt 5.3.3 – ERIJUHUD

   — esimeses taandes asendada tekst „A specific case is primarily used“ tekstiga „A specific case should be used“;

   — esimeses taandes lisada tekstile „deviation from a requirement in the UTP“ tekst „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.“;

   — esimeses taandes asendada tekst „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTP“ tekstiga „. A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs“;

   — viiendas taandes asendada tekst „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ 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 asendada tekst „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ tekstiga „In case a national technical requirement falls, in full or in part, within 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 LIIDU ÕIGUSELE

   — teises lõigus asendada tekst „whether an ECM“ tekstiga „whether their ECM“;

   — neljanda lõigu esimeses taandes asendada tekst „should be accepted“ tekstiga „should be accepted in international traffic“;

   — neljanda lõigu teises taandes asendada tekst „For the purpose of providing ECM services“ tekstiga „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State“ ning tekst „Contracting States“ asendada tekstiga „that Contracting State“;

7) komisjon võib käesolevas artiklis loetletud CTE aktide väiksemates muudatustes kokku leppida ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 2

Pärast vastuvõtmist avaldatakse CTE otsused ja nende jõustumise kuupäev *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Luxembourg, 16. juuni 2025

Nõukogu nimel

eesistuja

P. HENNIG-KLOSKA