



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 15.5.2024
COM(2024) 210 final

2024/0115 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 16. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), pokud jde o revizi jednotného technického předpisu pro subsystém „kolejová vozidla – nákladní vozy“ (UTP WAG), pro subsystém „kolejová vozidla – hluk“ (UTP Noise), pro řazení vlaků a kontroly traťové kompatibility (UTP TCRC) a pro subsystém Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

16. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) se uskuteční ve dnech 11. a 12. června 2024 v Bernu. Program zasedání zahrnuje tyto návrhy k přijetí:

- revize jednotného technického předpisu pro subsystém „kolejová vozidla – nákladní vozy“ (UTP WAG),
- revize jednotného technického předpisu pro subsystém „kolejová vozidla – hluk“ (UTP Noise),
- revize jednotného technického předpisu pro řazení vlaku a kontroly traťové kompatibility (UTP TCRC),
- změna dodatku I (odkazy na technickou dokumentaci) jednotného technického předpisu pro subsystém Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF).

Program zasedání a dokumenty související s návrhy k přijetí jsou k dispozici na internetových stránkách organizace OTIF https://otif.org/en/?page_id=590.

Organizace OTIF pracuje na vytvoření jednotných právních režimů pro mezinárodní železniční dopravu ve třech hlavních oblastech činnosti: technická interoperabilita, nebezpečné zboží a železniční smluvní právo.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Úmluva o mezinárodní železniční dopravě (COTIF)

Úmluva o mezinárodní železniční dopravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále též „úmluva COTIF“) je mezinárodní dohoda, jejímiž smluvními stranami je Unie a 25 členských států¹.

Dne 16. června 2011 přijala Rada rozhodnutí 2013/103/EU o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a organizací OTIF o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (též „dohoda o přistoupení EU-COTIF“)².

Dohoda vstoupila v platnost dne 1. července 2011.

Podle čl. 2 odst. 1 úmluvy COTIF je cílem organizace OTIF všestranně podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu, zejména zavedením systémů jednotného práva v různých oblastech právních předpisů týkajících se mezinárodní železniční přepravy. Úmluva COTIF také upravuje fungování organizace, její cíle, kompetence, vztahy se smluvními státy a její činnosti obecně.

Úmluva COTIF se tudíž zabývá právními předpisy o železniční dopravě týkajícími se řady různých právních a technických železničních záležitostí, které se dělí do dvou částí: samotná

¹ Smluvními stranami nejsou pouze Kypr a Malta.

² Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

úmluva, která upravuje provoz organizace OTIF, a osm přípojků, které stanoví jednotné železniční právo:

- Přípojek A – Smlouva o mezinárodní železniční přepravě osob (**CIV**)
- Přípojek B – Smlouva o mezinárodní železniční přepravě zboží (**CIM**)
- Přípojek C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (**RID**)
- Přípojek D – Smlouva o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (**CUV**)
- Přípojek E – Smlouva o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (**CUI**)
- Přípojek F – Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě (**APTU UR**)
- Přípojek G – Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě (**ATMF UR**)
- Přípojek H – Jednotné právní předpisy pro bezpečný provoz vlaků v mezinárodní dopravě (**EST UR**)

Na základě přípojků F a G úmluvy COTIF existuje osmnáct jednotných technických předpisů pro technickou interoperabilitu. Z hlediska admise do provozu v mezinárodní dopravě mají jednotné technické předpisy v rámci úmluvy COTIF stejný účel jako technické specifikace EU pro interoperabilitu (TSI), jak jsou definovány v kapitole II směrnice (EU) 2016/797³.

Přípojky F a G uplatňuje 42 ze 47 států, které jsou stranami úmluvy COTIF, včetně již zmíněných 25 členských států EU.

Na základě přípojků H k úmluvě COTIF existují 4 přílohy týkající se společných bezpečnostních metod. Z hlediska admise do provozu v mezinárodní dopravě mají přílohy předpisů EST UR v rámci úmluvy COTIF stejný účel jako společné bezpečnostní metody (CSM) v rámci EU, jak jsou definovány v kapitole II směrnice (EU) 2016/798⁴.

Přípojek H vstoupí v platnost až po schválení dvěma třetinami států, které se účastní organizace OTIF.

2.2. Odborná komise organizace OTIF pro technické otázky

Odborná komise pro technické otázky byla zřízena čl. 13 odst. 1 písm. f) úmluvy COTIF. Sestává z členských států organizace OTIF, které uplatňují přípojky F a G (APTU, ATMF) úmluvy COTIF.

Odborná komise pro technické otázky má pravomoci ve věcech týkajících se interoperability a technické harmonizace v železničním odvětví a postupech technického schvalování. Vyvíjí přípojky APTU a ATMF a jejich jednotné právní předpisy, které se použijí na železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě, což se týká zejména:

- přijímání technických předpisů pro vozidla a infrastrukturu a prohlašování norem za závazné,

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepřacované znění) (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

- postupů týkajících se posouzení shody vozidel,
- ustanovení týkajících se údržby vozidel,
- odpovědnosti za řazení vlaku a bezpečné používání vozidel,
- ustanovení týkajících se hodnocení a posuzování rizik,
- specifikací pro registry.

Odborná komise pro technické otázky má v současnosti stálou pracovní skupinu (WG TECH), která je odpovědná za přípravu rozhodnutí odborné komise.

Podle čl. 20 odst. 1 písm. b) úmluvy COTIF a v souladu s článkem 6 přílohy F (APTU) je v kompetenci Odborné komise pro technické otázky přijímat nebo pozměňovat jednotné technické předpisy.

2.3. Přijímání aktů Odbornou komisí pro technické otázky

Podle článku 6 APTU rozhodne Odborná komise pro technické otázky, zda přijmout jednotný technický předpis nebo ustanovení, které jej pozměňuje, v souladu s postupem stanoveným v článcích 16, 20 a čl. 33 odst. 6 úmluvy COTIF. Tato rozhodnutí vstoupí v platnost v souladu s čl. 35 odst. 3 a 4 úmluvy.

2.4. Plánované akty, které má Odborná komise pro technické otázky přijmout na zasedání ve dnech 11. a 12. června 2024

2.4.1. Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ (UTP WAG)

UTP WAG stanoví funkční a technické požadavky na admisi nákladních vozů do provozu v mezinárodní dopravě na územích všech smluvních států úmluvy COTIF v souladu s ATMF UR. Týká se požadavků na technický návrh a na výrobu a postupů ověřování.

Cílem tohoto návrhu je revidovat UTP WAG tak, aby byl i nadále sladěn s právním vývojem v Evropské unii, a aktualizovat zvláštní případy a konkrétní prováděcí pravidla. Návrh dále obsahuje vyjasnění týkající se uplatňování UTP WAG na vozidla vhodná pro volný oběh a pro použití v obecném provozu.

Navrhované změny zahrnují:

- redakční úpravy s cílem sladit redakční postupy a používání terminologie s nejnovější praxí,
- aktualizaci odkazů na právní předpisy EU,
- doplnění odkazů na UTP TCRC o řazení vlaků a kontrolách traťové kompatibility,
- nová ustanovení týkající se usnadnění kombinované dopravy,
- nová ustanovení týkající se funkcí detekce a prevence vykolejení,
- další ustanovení týkající se vzájemného uznávání první admise, vztahující se na vozy, které mají na palubě elektrické nebo elektronické zařízení,
- aktualizaci prováděcích pravidel, zejména odstraněním lhůt platnosti (fáze A a B) pro vozidla a typy vozidel, které jsou v souladu s předchozí verzí jednotného technického předpisu,

- doplnění zvláštních případů a konkrétních prováděcích pravidel pro Norsko a Spojené království.

2.4.2. *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – hluk“ (UTP Noise)*

UTP Noise stanoví optimální úroveň harmonizovaných specifikací pro subsystém kolejová vozidla s cílem omezit emise hluku vozidel používaných v mezinárodní dopravě v oblasti působnosti ATMF UR.

Cílem tohoto návrhu je revidovat UTP Noise tak, aby byl i nadále sladěn s právním vývojem v Evropské unii, a aktualizovat zvláštní případy a konkrétní prováděcí pravidla.

Navrhované změny zahrnují:

- doplnění metody k posuzování shody třecích prvků špalíkových brzd (tj. brzdových špalíků) jako prvků interoperability,
- sladění s nejnovějšími redakčními postupy týkajícími se jednotných technických předpisů,
- aktualizaci odkazů na právní předpisy EU,
- doplnění odkazů na UTP TCRC o řazení vlaků a kontrolách traťové kompatibility,
- aktualizaci prováděcích pravidel, zejména odstraněním lhůt platnosti (fáze A a B) pro vozidla a typy vozidel, které jsou v souladu s předchozí verzí jednotného technického předpisu,
- doplnění zvláštních případů a konkrétních prováděcích pravidel pro Norsko a tunel pod Lamanšským průlivem.

2.4.3. *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se řazení vlaku a kontrol traťové kompatibility (UTP TCRC)*

UTP TCRC obsahuje ustanovení týkající se odpovědnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za účelem řazení vlaků pro použití v mezinárodní dopravě a za účelem kontroly kompatibility mezi vlaky a tratěmi, na nichž mají být používány.

Cílem tohoto návrhu je revidovat UTP TCRC tak, aby byl i nadále sladěn s právním vývojem v Evropské unii.

Navrhované změny zahrnují:

- doplněné definice a požadavky týkající se kombinované dopravy,
- aktualizované požadavky týkající se kontrol kompatibility mezi vozidly a systémy detekce vlaků,
- redakční vylepšení,
- aktualizované odkazy na pravidla EU.

2.4.4. Změna jednotného technického předpisu UTP Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF)

UTP TAF stanoví požadavky na proces komunikace mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury, databáze určené ke sledování pohybu vlaků a vozů a informace, které mají být doručeny uživatelům nákladní dopravy.

Cílem tohoto návrhu je sladit odkazy na technické dokumenty TAF TSI agentury ERA uvedené v dodatku I UTP TAF.

Změny technických dokumentů uvedených v dodatku I UTP TAF jsou nezbytné pro opravu chyb, zohlednění zpětné vazby, udržení kroku s technickým pokrokem a zachování rovnocennosti se specifikacemi používanými v EU:

- Oprava chyb zjištěných v technickém dokumentu ERA-TD-105: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model (TSI TAF – příloha D.2: dodatek F – Vzor údajů a zpráv TSI TAF).
- Doplnění nových prvků nebo změna nepovinných prvků v technickém dokumentu ERA-TD-105: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model (TSI TAF – příloha D.2: dodatek F – Vzor údajů a zpráv TSI TAF).
- Zavedení seznamů změněných kódů a dokumentace v technickém dokumentu ERA-TD-105: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model (TSI TAF – příloha D.2: dodatek F – Vzor údajů a zpráv TSI TAF).

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

3.1. Pravomoc Unie a hlasovací práva

Podle článku 6 Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k úmluvě COTIF, jež byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 16. června 2011:

„1. Při rozhodování o otázkách, v nichž má Unie výlučnou pravomoc, uplatní Unie hlasovací práva svých členských států podle úmluvy.

2. Při rozhodování o otázkách, v nichž Unie sdílí pravomoc se svými členskými státy, hlasuje buď Unie, nebo její členské státy.

3. Podle čl. 26 odst. 7 úmluvy má Unie stejný počet hlasů, jako je počet jejích členských států, které jsou současně stranami úmluvy. Pokud se hlasování účastní Unie, její členské státy nehlasují.“

Podle čl. 3 odst. 2 Smlouvy o fungování EU má Unie výlučnou pravomoc, pokud jde o mezinárodní závazky, které mají být přijaty v souvislosti s úmluvou COTIF, včetně právních nástrojů přijatých na jejím základě, pokud takové závazky mohou ovlivnit stávající pravidla Unie nebo změnit jejich působnost.

Cílem navrhovaných rozhodnutí je:

- sladit UTP WAG, UTP Noise a UTP TCRC s prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1694⁵,

⁵ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1694 ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění nařízení: (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1300/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1304/2014

- sladit odkazy na technické dokumenty TAF TSI agentury ERA uvedené v dodatku I UTP TAF.

Tato rozhodnutí spadají do oblasti železniční dopravy. Na oblast železniční dopravy se z velké části vztahují pravidla Unie, která mohou být přijetím těchto rozhodnutí ovlivněna nebo změněna. Hlasovací práva při přijímání těchto rozhodnutí proto vykonává Unie, zastoupená Komisí.

3.2. Navrhované závěry

Ze všech důvodů uvedených v bodech 2.4.1 až 2.4.4 by Unie měla hlasovat tak, jak je navrženo níže v bodech 3.2.1 až 3.2.4.

3.2.1. Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ (UTP WAG)

Evropská unie by měla hlasovat pro revizi UTP WAG podle návrhu organizace OTIF s výhradou těchto změn:

- v bodě 0.3
 - nahraďte název slovy „Vozidla vhodná pro volný pohyb a zaměnitelná vozidla“,
 - ve třetím odstavci druhé odrážce nahraďte text tímto:
„ „Zaměnitelným vozidlem“ “ se rozumí vozidlo, které splňuje požadavky na volný pohyb a které je navíc vybaveno normalizovanými rozhraními mezi vozidly, která umožňují integraci vozidla do řazení vlaku spolu s jinými zaměnitelnými vozidly. Vozy splňující tato kritéria mohou být kromě označení „TEN“ označeny „GE“ nebo „CW“.“,
 - ve čtvrtém odstavci bodě 3 nahraďte slova „obecný provoz“ slovy „zaměnitelná vozidla“,
- v bodě 4.2.1 „Obecně“ se postavte proti navrhovanému vypuštění tohoto znění:
„V případě, že funkční a technické specifikace, které jsou potřebné k dosažení interoperability a splnění základních požadavků, nebyly k některému konkrétnímu technickému aspektu vytvořeny, je tento aspekt v příslušném bodě označen jako otevřený bod. Všechny otevřené body jsou v souladu s požadavkem
čl. 8 odst. 7 APTU | čl. 4 odst. 6 směrnice (EU) 2016/797
uvedeny v dodatku A.“,
- v bodě 4.2.3.5.3.4 „Funkce detekce vykolejení a aktivace brzdy (DDAF)“ ve třetím odstavci nahraďte slova „prováděcím nařízením (EU) č. 402/2013“ slovy „UTP GEN-G“,
- v bodě 6.1.2.1 „Pojezd“ ve čtvrtém odstavci nahraďte slova „Pokud vůz nedosahuje minimální hmotnosti na nápravu hmotností prázdného vozu, uplatní se na vůz podmínky pro použití, které vyžadují“ slovy „ Pokud vozu jeho hmotnost

a prováděcí nařízení (EU) 2019/777 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

neumožňuje dosáhnout minimální hmotnosti na nápravu hmotností prázdného vozu, mohou být na vůz uplatněny podmínky pro použití, které vyžadují“.

3.2.2. *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – hluk“ (UTP Noise)*

Evropská unie by měla hlasovat pro revizi UTP Noise podle návrhu organizace OTIF.

3.2.3. *Revize jednotného technického předpisu týkajícího se řazení vlaku a kontroly traťové kompatibility (UTP TCRC)*

Evropská unie by měla hlasovat pro revizi UTP TCRC podle návrhu organizace OTIF.

3.2.4. *Změna jednotného technického předpisu UTP Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF)*

Evropská unie by měla hlasovat pro změnu UTP TAF podle návrhu organizace OTIF.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1. Procesněprávní základ

4.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody⁶.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty s právními účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterými se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*“⁷.

4.1.2. Použití na stávající případ

Odborná komise pro technické otázky je orgán zřízený dohodou, a to úmluvou COTIF, zejména čl. 13 odst. 1 písm. c) a f).

Akty, které má Odborná komise pro technické otázky přijmout na svém 16. zasedání, představují akty s právními účinky.

⁶ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁷ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

Zamýšlené akty mění právní rámec organizace OTIF. Vzhledem k tomu, že Unie je plnoprávnou smluvní stranou úmluvy COTIF⁸, budou zamýšlené akty pro Unii závazné podle mezinárodního práva v souladu s čl. 6 odst. 1 APTU a čl. 35 odst. 3 a 4 úmluvy COTIF.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je proto čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

4.2. Hmotněprávní základ

4.2.1. Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž je postoj jménem Unie zaujat.

4.2.2. Použití na stávající případ

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týká mezinárodní železniční dopravy.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 91 Smlouvy o fungování EU.

4.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být článek 91 Smlouvy o fungování EU ve spojení s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

⁸ Viz rozhodnutí Rady 103/2013/EU o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 1).

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 16. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), pokud jde o revizi jednotného technického předpisu pro subsystém „kolejová vozidla – nákladní vozy“ (UTP WAG), pro subsystém „kolejová vozidla – hluk“ (UTP Noise), pro řazení vlaků a kontroly traťové kompatibility (UTP TCRC) a pro subsystém Využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Unie přistoupila k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „úmluva COTIF“) v souladu s rozhodnutím Rady 2013/103/EU⁹ a Dohodou mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) o přistoupení Evropské unie k úmluvě COTIF (dále jen „dohoda“)¹⁰.
- (2) Podle čl. 13 odst. 1 písm. f) úmluvy COTIF byla zřízena Odborná komise pro technické otázky organizace OTIF.
- (3) Podle čl. 20 odst. 1 písm. b) úmluvy COTIF a v souladu s čl. 6 odst. 1 jednotných právních předpisů pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k použití v mezinárodní dopravě (APTU) – přípojku F k úmluvě COTIF je Odborná komise pro technické otázky oprávněna přijímat nebo měnit mimo jiné jednotné technické předpisy (UTP) týkající se subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ (UTP WAG), týkající se subsystému „kolejová vozidla – hluk“ (UTP Noise), týkající se řazení vlaků a kontrol traťové kompatibility (UTP TCRC) a týkající se využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF).
- (4) Odborná komise pro technické otázky zařadila na program svého 16. zasedání, které se bude konat ve dnech 11. a 12. června 2024, návrh rozhodnutí o revizi UTP WAG, UTP Noise a UTP TCRC a o změně dodatku I UTP TAF.

⁹ Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹⁰ Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 8.

- (5) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie v Odborné komisi pro technické otázky, neboť navrhovaná rozhodnutí budou pro Unii podle čl. 6 odst. 1 APTU a čl. 35 odst. 3 a 4 úmluvy COTIF závazná.
- (6) Cílem těchto rozhodnutí je sladit UTP WAG, UTP Noise a UTP TCRC s prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1694¹¹ a sladit odkazy na technické dokumenty TAF TSI agentury ERA uvedené v dodatku I UTP TAF.
- (7) Plánovaná rozhodnutí organizace OTIF jsou v souladu s právem a strategickými cíli Unie, protože přispívají ke sladění právních předpisů organizace OTIF s rovnocennými ustanoveními práva Unie, a proto by je měla Unie podpořit,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat jménem Unie na 16. zasedání Odborné komise pro technické otázky Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 k revizi jednotného technického předpisu UTP WAG týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“, k revizi jednotného technického předpisu UTP Noise týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – hluk“, k revizi jednotného technického předpisu UTP TCRC týkajícího se řazení vlaků a kontrol traťové kompatibility a k aktualizaci odkazů na technické dokumenty TAF TSI uvedené v dodatku I UTP TAF, je následující:

- 1) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na revizi jednotného technického předpisu UTP WAG týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-24003 UTP WAG a s výhradou těchto změn:
 - a) v bodě 0.3
 - nahraďte název slovy „Vozidla vhodná pro volný pohyb a zaměnitelná vozidla“,
 - ve třetím odstavci druhé odrážce nahraďte text tímto:

„Zaměnitelným vozidlem“ se rozumí vozidlo, které splňuje požadavky na volný pohyb a které je navíc vybaveno normalizovanými rozhraními mezi vozidly, která umožňují integraci vozidla do řazení vlaku spolu s jinými zaměnitelnými vozidly. Vozy splňující tato kritéria mohou být kromě označení „TEN“ označeny „GE“ nebo „CW“.
 - ve čtvrtém odstavci bodě 3 nahraďte slova „obecný provoz“ slovy „zaměnitelná vozidla“;
 - b) v bodě 4.2.1 „Obecně“ se postavte proti navrhovanému vypuštění tohoto znění:

„V případě, že funkční a technické specifikace, které jsou potřebné k dosažení interoperability a splnění základních požadavků, nebyly k některému konkrétnímu technickému aspektu vytvořeny, je tento aspekt v příslušném bodě označen jako otevřený bod. Všechny otevřené body jsou v souladu s požadavkem

¹¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1694 ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění nařízení: (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1300/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1304/2014 a prováděcí nařízení (EU) 2019/777 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

uvedeny v dodatku A.“;

- c) v bodě 4.2.3.5.3.4 „Funkce detekce vykolejení a aktivace brzdy (DDAF)“ ve třetím odstavci nahradte slova „prováděcím nařízením (EU) č. 402/2013“ slovy „UTP GEN-G“;
 - d) v bodě 6.1.2.1 „Pojezd“ ve čtvrtém odstavci nahradte slova „Pokud vůz nedosahuje minimální hmotnosti na nápravu hmotností prázdného vozu, uplatní se na vůz podmínky pro použití, které vyžadují“ slovy „Pokud vozu jeho hmotnost neumožňuje dosáhnout minimální hmotnosti na nápravu hmotností prázdného vozu, mohou být na vůz uplatněny podmínky pro použití, které vyžadují“;
- 2) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na změny jednotného technického předpisu UTP Noise týkajícího se subsystému „kolejová vozidla – hluk“, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-24004 UTP Noise;
 - 3) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na změny jednotného technického předpisu UTP TCRC týkajícího se řazení vlaků a kontrol traťové kompatibility, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-24005 UTP TCRC;
 - 4) hlasovat pro návrh Odborné komise pro technické otázky na aktualizaci odkazů na technické dokumenty TAF TSI uvedené v dodatku I UTP TAF, jak je uveden v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-24005 UTP TAF.
 - 5) Komise může schválit drobné změny aktů uvedených v tomto článku bez dalšího rozhodnutí Rady.

Článek 2

Rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky se po přijetí zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* s uvedením dne, kdy vstupují v platnost.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Komisi.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*