



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 17^{de} vergadering van de Commissie van technische deskundigen van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met betrekking tot de herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS), de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM), voertuigmarkeringen (UTP Marking), het subsysteem “infrastructure” (UTP INF), het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF) en de actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

De 17^{de} vergadering van de commissie van technisch deskundigen (CTE) van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) vindt plaats op 17 en 18 juni 2025 in Bern. Tijdens die vergadering wordt gestemd over de goedkeuring van de volgende voorstellen:

- herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS);
- herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM);
- herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op de markering van voertuigen (UTP Marking);
- herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem “infrastructure” (UTP INF);
- wijziging van Aanhangsel I (verwijzingen naar de technische documenten) bij het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF);
- actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF.

De agenda van de vergadering en de documenten die betrekking hebben op de ter goedkeuring voorgelegde voorstellen zijn beschikbaar op de website van de OTIF: https://otif.org/en/?page_id=1025.

De OTIF ontwikkelt uniforme rechtsstelsels voor internationaal spoorvervoer op drie belangrijke activiteitsgebieden: technische interoperabiliteit, gevaarlijke goederen en spoorwegovereenkomstenrecht.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif)

Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (Cotif), is een internationale overeenkomst waarbij zowel de Unie als 25 lidstaten¹ partij zijn.

Op 16 juni 2011 heeft de Raad Besluit 2013/103/EU vastgesteld betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de OTIF betreffende de toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale

¹ Alleen Cyprus en Malta zijn geen partij bij dit verdrag.

spoorwegvervoer (Cotif) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (“de toetredingsovereenkomst”)².

Het verdrag is op 1 juli 2011 in werking getreden.

Volgens artikel 2, §1, van het Cotif heeft de OTIF tot doel het internationale spoorwegverkeer in alle opzichten te bevorderen, te verbeteren en te vergemakkelijken, met name door uniforme rechtsstelsels op te stellen voor diverse rechtsgebieden in verband met het internationaal spoorverkeer. Het Cotif regelt ook de werking van de OTIF, haar doelstellingen en bevoegdheden, de betrekkingen met de verdragsluitende landen en de activiteiten in het algemeen.

Het Cotif heeft betrekking op een aantal wettelijke en technische aangelegenheden van de spoorwegwetgeving en is in twee delen opgesplitst: het verdrag zelf, dat de werking van de OTIF regelt, en de acht aanhangsels, waarin de uniforme spoorwegwetgeving is vastgesteld:

- Aanhangsel A – Overeenkomst inzake internationale spoorwegvervoer van reizigers (**CIV**)
- Aanhangsel B – Overeenkomst inzake internationale spoorwegvervoer van goederen (**CIM**)
- Aanhangsel C – Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (**RID**)
- Aanhangsel D – Overeenkomst inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (**CUV**)
- Aanhangsel E – Overeenkomst inzake het gebruik van infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (**CUI**)
- Aanhangsel F – Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwagematerieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (**APTU UR**)
- Aanhangsel G – Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwagematerieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (**ATMF UR**)
- Aanhangsel H – Uniforme Regelen betreffende de veilige exploitatie van treinen in internationaal verkeer (**EST UR**)

Op grond van de aanhangsels F en G van het Cotif zijn 18 uniforme technische voorschriften (UTP's) voor technische interoperabiliteit vastgesteld. De UTP's in het kader van het Cotif hebben hetzelfde doel als de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) van de EU voor de toelating tot het internationaal verkeer, als gedefinieerd in hoofdstuk II van Richtlijn (EU) 2016/797³.

² Besluit 2013/103/EU van de Raad van 16 juni 2011 betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

³ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

43 van de 50 staten die partij zijn bij het Cotif, waaronder de reeds genoemde 25 EU-lidstaten, passen de aanhangsels F en G toe.

Op basis van Aanhangsel H bij het Cotif zijn er vier bijlagen voor gemeenschappelijke veiligheidsmethoden. De bijlagen bij EST UR in het kader van het Cotif hebben hetzelfde doel als de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM) van de EU voor de toelating tot het internationaal verkeer, als gedefinieerd in hoofdstuk II van Richtlijn (EU) 2016/798⁴.

De inwerkingtreding van Aanhangsel H moet nog worden goedgekeurd door twee derde van de landen die partij zijn bij de OTIF.

2.2. De Commissie van technisch deskundigen (CTE) van de OTIF

De CTE is opgericht bij artikel 13, §1, punt f), van het Cotif. Ze bestaat uit de lidstaten van de OTIF die de aanhangsels F en G (APTU, ATMF) van het Cotif toepassen.

De CTE is bevoegd voor interoperabiliteit en technische harmonisatie in de spoorwegsector en voor technische goedkeuringsprocedures. Ze ontwikkelt de aanhangsels APTU en ATMF en de Uniforme Regelen, die van toepassing zijn op spoorwegmateriaal dat wordt gebruikt in het internationaal verkeer, en die met name betrekking hebben op:

- de vaststelling van technische voorschriften voor voertuigen en infrastructuur en de validering van normen;
- procedures voor de beoordeling van de conformiteit van voertuigen;
- bepalingen inzake het onderhoud van voertuigen;
- verantwoordelijkheden voor de samenstelling van treinen en het veilig gebruik van voertuigen;
- bepalingen inzake risico-evaluatie en -beoordeling;
- specificaties voor registers.

De besluiten van de CTE worden voorbereid door een permanente werkgroep (WG TECH).

Overeenkomstig artikel 20, §1, punt b), van het Cotif en artikel 6 van aanhangsel F (APTU) is de CTE bevoegd om de UTP's vast te stellen of te wijzigen.

Overeenkomstig artikel 21, lid 4, van aanhangsel G (ATMF) is de CTE bevoegd om methoden en praktijken aan te bevelen met betrekking tot de technische toelating van spoorwagematerieel dat in het internationale verkeer wordt gebruikt.

2.3. Vaststelling van besluiten door de CTE

Krachtens artikel 6 van de APTU beslist de CTE over de aanneming van een UTP of een bepaling tot wijziging daarvan in overeenstemming met de procedure die is vastgesteld in de artikelen 16, 20 en 33, §6, van het Cotif. Deze beslissingen treden in werking overeenkomstig artikel 35, §3 en §4, van het verdrag.

⁴ Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

2.4. De beoogde handelingen die door de CTE zullen worden vastgesteld tijdens haar bijeenkomst van 17 en 18 juni 2025

2.4.1. *Herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS)*

De UTP LOC&PAS stelt functionele en technische voorschriften vast voor het toelaten van locomotieven en reizigerstreinen tot het internationale verkeer op het grondgebied van alle landen die partij zijn bij het Cotif, overeenkomstig de ATMF UR, en heeft betrekking op het technische ontwerp, de productievereisten en de controleprocedures.

Dit voorstel tot herziening van de UTP LOC&PAS heeft tot doel ervoor te zorgen dat deze UTP in overeenstemming blijft met de juridische ontwikkelingen in de Europese Unie en specifieke gevallen en uitvoeringsregels bij te werken. Voorts verduidelijkt het voorstel het toepassingsgebied van de UTP LOC&PAS en de toepassing ervan op voertuigen die geschikt zijn voor het vrije verkeer en op verwisselbare voertuigen.

De voorgestelde wijzigingen omvatten:

- verduidelijkingen betreffende het toepassingsgebied en de toepassing van de UTP;
- een actualisering van de verwijzingen naar EU-wetgeving en naar normen;
- nieuwe bepalingen betreffende de raakvlakken binnen een voertuig tussen het subsysteem rollend materieel en het boordgedeelte van het subsysteem besturing en seingeving;
- gewijzigde bepalingen betreffende water dat vrijkomt door of via sanitaire voorzieningen aan boord;
- gewijzigde bepalingen betreffende de maximale stroom door elke stroomafnemer bij stilstand;
- nieuwe bepalingen in verband met functies voor ontsporingsdetectie en -preventie;
- gewijzigde bepalingen betreffende het treinregistratieapparaat;
- aanvullende eisen met betrekking tot de documentatie die bij het rollend materieel moet worden verstrekt;
- aanvullende bepalingen betreffende de toelating tot een groot gebruiksgebied, die van toepassing zijn op bepaalde types passagiersrijtuigen, d.w.z. verwisselbare voertuigen;
- een actualisering van de uitvoeringsregels, met name door de geldigheidstermijnen (fasen A en B) voor voertuigen en voertuigtypes die voldoen aan eerdere versies van de UPT te schrappen;
- actualisering van specifieke gevallen en bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor staten die geen lid zijn van de EU;
- redactionele wijzigingen om de UTP af te stemmen op de meest recente praktijken.

2.4.2. *Herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM)*

De UTP PRM stelt geharmoniseerde toegankelijkheidsvoorschriften vast voor personenvoertuigen die in het internationale verkeer worden gebruikt binnen het toepassingsgebied van de uniforme regelen ATMF.

Dit voorstel tot herziening van de UTP PRM heeft tot doel ervoor te zorgen dat deze UTP in overeenstemming blijft met de juridische ontwikkelingen in de Europese Unie. Voorts verduidelijkt het voorstel het toepassingsgebied van de UTP PRM met betrekking tot voertuigen en andere subsystemen. Met name is de toepassing van de UTP PRM in het algemeen verplicht voor nieuwe reizigerstreinen die tot het internationaal verkeer worden toegelaten overeenkomstig de uniforme regelen ATMF. De UTP PRM beschrijft ook facultatieve parameters voor de subsystemen infrastructuur, operationele systemen en telematica.

De voorgestelde wijzigingen omvatten:

- verduidelijkingen betreffende het toepassingsgebied en de toepassing van de UTP;
- een actualisering van de verwijzingen naar EU-wetgeving en naar normen;
- gewijzigde bepalingen betreffende akoestische signalen bij het openen en sluiten van passagiersdeuren;
- gewijzigde en aanvullende bepalingen betreffende dynamische routeinformatie in en op treinen;
- een actualisering van de uitvoeringsvoorschriften, in overeenstemming met de uitvoeringsvoorschriften van de UTP LOC&PAS;
- redactionele wijzigingen om de UTP af te stemmen op de meest recente praktijken.

2.4.3. *Herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op de markering van voertuigen (UTP Marking)*

In de UTP Marking zijn de voorschriften vastgesteld die van toepassing zijn op voertuigen die in de verdragsluitende staten van het Cotif worden gebruikt met betrekking tot hun voertuignummers en de bijbehorende alfabetische markeringen op hun chassis.

Dit voorstel tot herziening van de UTP Marking heeft tot doel de verwijzingen naar de EU-bepalingen te actualiseren. Met het oog op een beter begrip van de regels moet bovendien informatie worden toegevoegd om de betekenis van het Europees voertuignummer (EVN) voor goederenwagons te verduidelijken. Het voorstel heeft ook betrekking op taalkundige correcties en redactionele wijzigingen.

2.4.4. *Herziening van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem “infrastructuur” (UTP INF)*

De UTP INF bevat de parameters voor spoorweginfrastructuur die relevant zijn voor de compatibiliteit met voertuigen die in het internationale verkeer worden gebruikt binnen het toepassingsgebied van de uniforme regelen ATMF en specifieke methoden om deze parameters te controleren.

Dit voorstel tot herziening van de UTP INF heeft tot doel ervoor te zorgen dat deze UTP in overeenstemming blijft met de juridische ontwikkelingen in de Europese Unie en specifieke gevallen en uitvoeringsregels bij te werken.

De voorgestelde wijzigingen omvatten:

- verduidelijkingen betreffende het toepassingsgebied en de facultatieve toepassing van de UTP;
- een actualisering van de verwijzingen naar EU-wetgeving en naar normen;
- nieuwe bepalingen met betrekking tot gecombineerd vervoer;
- geactualiseerde bepalingen betreffende de categorieën lijnen;
- nieuwe bepalingen betreffende maximale drukvariaties in tunnels met een operationele snelheid van 200 km/h of meer;
- gewijzigde bepalingen betreffende de vrijwillige toepassing van de UTP op bestaande infrastructuur;
- een actualisering van specifieke gevallen en bijzondere uitvoeringsvoorschriften voor staten die geen lid zijn van de EU;
- redactionele wijzigingen om de UTP af te stemmen op de meest recente praktijken.

2.4.5. Wijziging van het uniforme technische voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF)

De UTP TAF bevat voorschriften voor de communicatie tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, databanken voor het volgen van treinen en wagons en informatie die aan klanten van het goederenvervoer moet worden verstrekt.

Het doel van dit voorstel is de verwijzingen naar de technische ERA-documenten van de TSI TAF, als genoemd in aanhangsel I van de UTP TAF, te actualiseren.

De technische documenten als bedoeld in aanhangsel I van de UTP TAF moeten worden gewijzigd om fouten te corrigeren, rekening te houden met feedback, gelijke tred te houden met de technische vooruitgang en de gelijkwaardigheid te handhaven met de specificaties die zijn vastgesteld in technisch document ERA-TD-105 van de ERA: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model.

2.4.6. Actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF

In het handboek zijn de eisen uiteengezet voor de uitvoering en toepassing van aanhangsel F van het Cotif (de uniforme regelen APTU) en aanhangsel G van het COTIF (de uniforme regelen ATMF) voor internationaal vervoer per spoor, en zijn de verschillende rollen en verantwoordelijkheden in verband met de uitvoering en toepassing beschreven. Het is bedoeld als praktisch referentiewerk voor OTIF-leden en staten die geïnteresseerd zijn in toetreding tot het Cotif, met name voor de autoriteiten, entiteiten en actoren in hun respectieve spoorwegsectoren.

Het handboek is niet juridisch bindend in het kader van het Cotif, maar kan niettemin rechtsgevolgen hebben. Het is vastgesteld door de bij het Cotif opgerichte CTE van de OTIF, die de bevoegdheid heeft om het handboek en de wijzigingen ervan vast te stellen, d.w.z. aanbevelingen overeenkomstig artikel 21, lid 4, van de uniforme regelen ATMF. Het handboek (en dus de beoogde wijziging daarvan) zou informatie verschaffen over de wijze waarop de EU haar verplichtingen uit hoofde van het Cotif moet nakomen.

De actualisering van het handboek voor de tenuitvoerlegging en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF is noodzakelijk om rekening te houden met de opgedane ervaring van de landen die partij zijn bij het Cotif.

3.1. Bevoegdheid van de Unie en stemrecht

Artikel 6 van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Cotif, goedgekeurd bij besluit van de Raad van 16 juni 2011, luidt als volgt:

“1. Met betrekking tot besluiten ter zake waarvan de Unie exclusieve bevoegdheid bezit, oefent de Unie het stemrecht uit dat haar lidstaten krachtens het verdrag hebben.

2. Met betrekking tot besluiten omtrent zaken waarin de Unie met de lidstaten bevoegdheid deelt, wordt door de Unie of door haar lidstaten gestemd.

3. Onverminderd het bepaalde in artikel 26, lid 7, van het verdrag is het aantal stemmen waarover de Unie beschikt, gelijk aan dat van haar lidstaten die tevens partij bij het verdrag zijn. Bij stemming door de Unie stemmen haar lidstaten niet.”

Op grond van artikel 3, lid 2, VWEU bezit de Unie exclusieve bevoegdheid in verband met internationale verbintenissen in het kader van het Cotif, met inbegrip van juridische instrumenten die krachtens het Cotif zijn vastgesteld, als deze verbintenissen het bestaande Unierecht kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen.

De voorgestelde besluiten beogen:

- de UTP's LOC&PAS, PRM, INF en Marking in overeenstemming te brengen met Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie⁵ (het “TSI-pakket 2023”);
- de verwijzingen naar de technische documenten van de ERA in de TSI TAF, vermeld in aanhangsel I van de UTP TAF, te actualiseren.

Deze besluiten hebben betrekking op spoorvervoer. Spoorvervoer valt grotendeels onder de regels van de Unie; het is dan ook mogelijk dat deze regels gevolgen ondervinden van of worden gewijzigd door de vaststelling van deze besluiten. De Unie, vertegenwoordigd door de Commissie, oefent derhalve het stemrecht uit met betrekking tot de vaststelling van deze besluiten.

3.2. Voorgestelde conclusies

Om alle in de punten 2.4.1 tot en met 2.4.6 uiteengezette redenen moet de Unie stemmen zoals hieronder voorgesteld in de punten 3.2.1 tot en met 3.2.6.

⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie van 10 augustus 2023 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1300/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1304/2014 en van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

3.2.1. *Herziening van het uniform technisch voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS)*

De Europese Unie moet vóór de herziening van de UTP LOC&PAS TECH-25003 stemmen, onder voorbehoud van de hierna vermelde wijzigingen. Als deze wijzigingen niet worden doorgevoerd, moet de Europese Unie tegen de voorgestelde herziening van de UTP LOC&PAS stemmen.

- (a) in punt 1 (Introduction) van de bijlage, tweede alinea, moet het woord “infrastructure” worden vervangen door “network(s)” om aan te geven dat de technische compatibiliteit niet beperkt is tot de infrastructuur, maar ook betrekking heeft op aspecten van energie en seingeving langs het spoor;
- (b) in punt 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) van de bijlage, vierde alinea, moet “UTP WAG” worden geschrapt, aangezien deze UTP alleen betrekking heeft op het subsysteem “locomotives and passenger rolling stock”, dat niet onder UTP WAG valt;
- (c) in punt 2.2.1 (Train formation), paragraaf (1), moet de term “OTIF technical admission” worden vervangen door “UTP verification procedure” met het oog op samenhang met punt 0.1, paragraaf (4);
- (d) de punten 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) en 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) moeten worden geschrapt om in overeenstemming te zijn met het TSI-pakket van 2023.
- (e) in punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) moet de titel van punt (d) worden vervangen door “Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem” om volledig in overeenstemming te zijn met het TSI-pakket van 2023;
- (f) in paragraaf (8) van punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), in de paragrafen (3) en (4) van punt 4.2.4.3 (Type of brake system), in paragraaf (3) van punt 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), in paragraaf (5) van punt 4.2.4.4.2 (Service braking command), in paragraaf (4) van punt 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), in paragraaf (6) van punt 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), in paragraaf (9) van punt 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), in paragraaf (2) van punt 4.2.5.5.6 (Door opening), in paragraaf (8) van punt 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), in paragraaf (4) van punt 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), in paragraaf (5), tweede alinea, van punt 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections
- (g) (RST level)), in de paragrafen (5) en (6) van punt 4.2.9.1.6 (Driver’s desk ergonomics), in paragraaf (4) van punt 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), in de punten 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), in paragraaf (5) van punt 4.2.10.4.2 (Smoke Control), in punt 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - moet “signalling system” worden vervangen door “control-command and signalling subsystem”;
 - moet “See point 4.3.4” worden geschrapt, aangezien deze verwijzing geen verband houdt met de inhoud van punt 4.2.3.4.2;

- (h) in punt 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) moet “Note to points (1) – (4)” worden geschrapt, aangezien de overeenkomstige tekst een vereiste is, en geen opmerking;
- (i) in punt 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) moet de derde paragraaf worden vervangen door “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.” om volledig in overeenstemming te zijn met het TSI-pakket van 2023;
- (j) in punt 4.2.7.1.4 (Lamp controls), paragraaf (3), moet “a flashing/blinking mode” worden vervangen door “an automatic flashing/blinking mode” om in overeenstemming te zijn met de betekenis van het TSI-pakket van 2023;
- (k) in paragraaf (1) van punt 4.2.9.6 (Recording device) moet de vierde alinea worden vervangen door “Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded” om aan te sluiten bij de betekenis van het TSI-pakket van 2023;
- (l) in punt 4.2.12.2 (General documentation), paragraaf (24):
 - moet het eerste streepje “signalling equipment” worden vervangen door “control-command and signalling subsystem”;
 - moet het tweede streepje worden vervangen door “conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)”;
- (m) in punt 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), paragraaf (1), moet “and assessing entity” worden geschrapt om in overeenstemming te zijn met de betekenis van het TSI-pakket van 2023;
- (n) in punt 7.3.2 moeten alle specifieke gevallen voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland worden geschrapt, aangezien zij zijn gedefinieerd in de TSI LOC&PAS.

3.2.2. *Herziening van het uniform technisch voorschrift dat van toepassing is op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM)*

De Europese Unie moet vóór de herziening van de UTP PRM stemmen, zoals voorgesteld door de OTIF in CTE-werkdocument TECH-25004.

3.2.3. *Herziening van het uniform technisch voorschrift dat van toepassing is op de markering van voertuigen (UTP Marking)*

de Europese Unie moet vóór de herziening van de UTP Marking stemmen, zoals voorgesteld door de OTIF in CTE-werkdocument TECH-25005.

3.2.4. *Herziening van het uniform technisch voorschrift dat van toepassing is op het subsysteem “infrastructure” (UTP INF)*

De Europese Unie moet vóór de herziening van de UTP INF stemmen, zoals voorgesteld door de OTIF in CTE-werkdocument TECH-25006.

3.2.5. *Wijziging van het uniform technisch voorschrift dat van toepassing is op telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF)*

De Europese Unie moet vóór de wijzigingen van de UTP TAF stemmen, zoals voorgesteld door de OTIF in CTE-werkdocument TECH-25007, onder voorbehoud van de hierna vermelde wijziging. Als deze wijziging niet wordt doorgevoerd, moet de Europese Unie tegen de voorgestelde herziening van de UTP TAF stemmen.

- in de tabel in aanhangsel I moet regel 6 als volgt worden vervangen om in plaats daarvan te verwijzen naar de geactualiseerde versie van de door het Bureau gepubliceerde technische documenten van de TSI TAF⁶:

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

3.2.6. *Actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF*

De Europese Unie moet vóór de wijzigingen van het handboek stemmen, zoals voorgesteld door de OTIF in CTE-werkdocument TECH-25011, onder voorbehoud van de hierna vermelde wijzigingen. Als deze wijzigingen niet worden doorgevoerd, moet de Europese Unie tegen de voorgestelde actualisering van het handboek stemmen.

Punt 5.3.3 — Specifieke gevallen

- Er moet een specifiek geval worden gebruikt om een afwijking van een eis in de UTP te specificeren als gevolg van technische beperkingen die van invloed zijn op de compatibiliteit met het bestaande systeem.
- Er moet gebruik worden gemaakt van een nationaal technisch voorschrift om een andere eis te definiëren dan die welke in de UTP's zijn vastgesteld.
- Indien de methode voor de beoordeling van een specifiek geval complex en te lang is om in de UTP te worden beschreven, kan het specifieke geval in de UTP in plaats daarvan verwijzen naar een specifiek nationaal technisch voorschrift waarin de desbetreffende beoordelingsmethode wordt gedefinieerd.

Punt 5.4 — Nationale technische voorschriften

- Indien een nationaal technisch voorschrift geheel of gedeeltelijk binnen het toepassingsgebied van een in de UTP vastgestelde eis valt, moet het in de vorm van een specifiek geval naar de UTP worden overgeheveld.

Punt 10.3 — Overeenstemming met het EU-recht

⁶ Beschikbaar op [TSI TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI TAF · GitHub](https://github.com/OTIF/TSI-TAF).

- Hoewel de vereisten waaraan met onderhoud belaste entiteiten (“ECM’s”) moeten voldoen om te worden gecertificeerd en de kwalificaties van ECM-certificeringsorganen geharmoniseerd zijn tussen de EU en de OTIF, is het toepassingsgebied van ECM-certificeringsinstanties van buiten de EU beperkt tot het uitvoeren van ECM-certificering buiten de Unie, ongeacht of de ECM-vereisten gelijkwaardig zijn in het EU-recht en het Cotif en ongeacht het feit dat de EU UTP-conforme voertuigen in internationaal verkeer naar de EU aanvaardt op basis van het Cotif. ECM-certificeringsinstanties van buiten de EU mogen daarom geen ECM’s in de EU certificeren, tenzij een specifieke overeenkomst met de EU dit toestaat.
- Aangezien de uniforme regelen ATMF geen markttoegangsvoorwaarden voor dienstverlening omvatten, kunnen buitenlandse ECM’s en ECM-certificeringsinstanties geen rechten doen gelden om hun diensten in een andere staat te verlenen op basis van het Cotif, maar unilaterale of multilaterale besluiten tussen die staten kunnen toestaan dat deze diensten op het grondgebied van een of meer van die staten worden verleend.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van *“de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.”*

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst⁷.

Het begrip *“handelingen met rechtsgevolgen”* omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die *“beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt”*⁸.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De CTE is een orgaan dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Cotif, met name artikel 13, §1, punt f).

De bovengenoemde handelingen die de CTE op haar 17^{de} vergadering zal vaststellen, zijn handelingen met rechtsgevolgen.

⁷ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

⁸ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61-64.

De beoogde handelingen wijzigen het rechtskader van de OTIF. Aangezien de Unie een volwaardige verdragsluitende partij bij het Cotif is⁹, zullen de beoogde handelingen overeenkomstig het internationaal recht bindend zijn voor de Unie krachtens artikel 6, lid 1, van de APTU en artikel 35, § 3 en 4, van het Cotif.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de geplande handeling hebben betrekking op het internationaal spoorvervoer.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 91 VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 91 VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

⁹ Besluit 103/2013 van de Raad betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1, ELI.: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 17^{de} vergadering van de Commissie van technische deskundigen van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met betrekking tot de herziening van de uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS), de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM), voertuigmarkeringen (UTP Marking), het subsysteem “infrastructure” (UTP INF), het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF) en de actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Unie is toegetreden tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (het “Cotif”), overeenkomstig Besluit 2013/103/EU van de Raad¹⁰ en de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Cotif (“de overeenkomst”)¹¹.
- (2) Op grond van artikel 13, §1, f), van het Cotif is de Commissie van technisch deskundigen (CTE) van de OTIF opgericht.
- (3) Overeenkomstig artikel 20, §1, b), van het Cotif en artikel 6, lid 1, van de Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (APTU) – Aanhangsel F van het Cotif, is de CTE bevoegd om onder meer de uniforme technische voorschriften (UTP’s) die van toepassing zijn op het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS), de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit (UTP PRM),

¹⁰ Besluit 2013/103/EU van de Raad van 16 juni 2011 betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

¹¹ PB 51 van 23.2.2013, blz. 8.

voertuigmarkeringen (UTP Marking), het subsysteem “infrastructure” (UTP INF), het subsysteem telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (UTP TAF) vast te stellen of te wijzigen.

- (4) Overeenkomstig artikel 20, §1, e), van het Cotif en overeenkomstig artikel 21, lid 4, van de Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwagematerieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF — aanhangsel G bij het verdrag) is de CTE bevoegd om onder meer het Handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF vast te stellen of te wijzigen.
- (5) De CTE heeft op de agenda van zijn 17^{de} zitting, die op 17 en 18 juni 2025 zal plaatsvinden, een voorstel opgenomen voor besluiten tot herziening van de UTP LOC&PAS, de UTP PRM, de UTP Marking en de UTP INF, tot wijziging van aanhangsel I bij de UTP TAF en tot actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF.
- (6) De beoogde handelingen van de CTE zullen rechtsgevolgen hebben.
- (7) Aangezien de voorgestelde besluiten bindend zullen zijn voor de Unie op grond van artikel 6, lid 1, APTU en artikel 35, §3 en §4, Cotif, is het passend het namens de Unie in de CTE in te nemen standpunt te bepalen.
- (8) Die besluiten hebben tot doel de UTP LOC&PAS, de UTP PRM, de UTP Marking en de UTP INF in overeenstemming te brengen met Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie¹², de verwijzingen naar de in aanhangsel I van de UTP TAF opgenomen technische documenten van de TSI TAF van het ERA in overeenstemming te brengen, en het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF te actualiseren, rekening houdende met de ervaringen van de OTIF-lidstaten.
- (9) Aangezien ze bijdragen tot de afstemming van de OTIF-regelgeving op de gelijkwaardige bepalingen van het Unierecht, zijn de beoogde besluiten van de OTIF om de UTP PRM, de UTP Marking en de UTP INF te herzien, in overeenstemming met het recht en de strategische doelstellingen van de Unie en moeten ze derhalve door de Unie worden gesteund.
- (10) De beoogde besluiten van de OTIF om de UTP LOC&PAS te herzien en om bijlage I van de UTP TAF te wijzigen, zijn over het algemeen ook in overeenstemming met de wetgeving en de strategische doelstellingen van de Unie, en dragen bij tot de afstemming van de OTIF-regelgeving op de gelijkwaardige bepalingen van de Uniewetgeving. Sommige van de door de OTIF voorgestelde wijzigingen moeten echter worden afgestemd op Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie¹³ (het “TSI-pakket van 2023”). Het is dan ook noodzakelijk wijzigingen van de beoogde OTIF-besluiten voor te stellen om de UTP LOC&PAS te herzien en aanhangsel I van de UTP TAF te wijzigen, teneinde te zorgen voor aanpassing aan het EU-acquis zoals laatstelijk gewijzigd bij het TSI-pakket van 2023. De Unie moet

¹² Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie van 10 augustus 2023 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1300/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1304/2014 en van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj)

¹³ Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 van de Commissie van 10 augustus 2023 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 321/2013, (EU) nr. 1299/2014, (EU) nr. 1300/2014, (EU) nr. 1301/2014, (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1304/2014 en van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/777 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

derhalve de voorgenomen besluiten steunen op voorwaarde dat deze wijzigingen worden aangebracht.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Tijdens de 17^{de} zitting van de CTE van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980 moet de Unie het volgende standpunt innemen met betrekking tot de herziening van de UTP LOC&PAS die van toepassing is op het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock”, de herziening van de UTP PRM die van toepassing is op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit, de herziening van de UTP Marking die van toepassing is op voertuigmarkeringen, de herziening van de UTP INF die van toepassing is op het subsysteem “infrastructure”, en de actualisering van de verwijzingen naar de technische documenten van de TSI TAF die zijn opgenomen in aanhangsel I van de UTP TAF en van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF:

- (1) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde herziening van de UTP LOC&PAS met betrekking tot het subsysteem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock”, zoals vermeld in werkdocument TECH-25003 UTP LOC&PAS van de CTE, en onder voorbehoud van de volgende wijzigingen:
 - (a) in deel 1 (Introduction) van de bijlage, tweede alinea, het woord “infrastructure” vervangen door “network(s)”;
 - (b) in punt 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) van de bijlage, vierde alinea, “UTP WAG” schrappen;
 - (c) in punt 2.2.1 (Train formation), paragraaf (1), de term “OTIF technical admission” vervangen door “UTP verification procedure”;
 - (d) de punten 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) en 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) schrappen;
 - (e) in punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) de titel van paragraaf (d) vervangen door “Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem”;
 - (f) in paragraaf (8) van punt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), in de paragrafen (3) en (4) van punt 4.2.4.3 (Type of brake system), in paragraaf (3) van punt 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), in paragraaf (5) van punt 4.2.4.4.2 (Service braking command), in paragraaf (4) van punt 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), in paragraaf (6) van punt 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), in paragraaf (9) van punt 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), in paragraaf (2) van punt 4.2.5.5.6 (Door opening), in paragraaf (8) van punt 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), in paragraaf (4) van punt 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), in paragraaf (5), tweede alinea, van punt 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)), in de paragrafen (5) en (6) van punt 4.2.9.1.6 (Driver’s desk ergonomics), in paragraaf (4) van punt 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), in de punten 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), in paragraaf (5) van punt 4.2.10.4.2 (Smoke

Control), in punt 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

- “signalling system” vervangen door “control-command and signalling subsystem”;
 - “see point 4.3.4” schrappen;
 - (g) in punt 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) de zinsnede “Note to points (1) – (4)” schrappen;
 - (h) in punt 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), de derde paragraaf vervangen door “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) in punt 4.2.7.1.4 (Lamp controls), paragraaf (3), “a flashing/blinking mode” vervangen door “an automatic flashing/blinking mode”;
 - (j) in punt 4.2.9.6 (Recording device), paragraaf (1), de vierde alinea vervangen door “Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded”;
 - (k) in punt 4.2.12.2 (General documentation), paragraaf (24):
 - in het eerste streepje, “signalling equipment” vervangen door “control-command and signalling subsystem”;
 - het tweede streepje vervangen door “conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)”;
 - (l) in punt 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), paragraaf (1), “and assessing entity” schrappen;
 - (m) in punt 7.3.2 alle specifieke gevallen voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland schrappen.
- (2) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP PRM die van toepassing is op de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, zoals vermeld in CTE-werkdocument TECH-25004 UTP PRM.
- (3) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP Marking met betrekking tot voertuigmarkeringen, zoals vermeld in werkdocument TECH-25005 UTP Marking van de CTE.
- (4) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde wijzigingen van de UTP INF die van toepassing is op het subsysteem “infrastructuur”, zoals vermeld in werkdocument TECH-25006 UTP.
- (5) stemmen vóór de door de CTE voorgestelde actualisering van de verwijzingen naar de in Aanhangsel I van de UTP TAF vermelde technische documenten van de TSI TAF, zoals vermeld in CTE-werkdocument TECH-25007 UTP:
- in de tabel in aanhangsel I wordt regel 6 als volgt vervangen:

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

		Data and Message Model		
--	--	------------------------	--	--

- (6) stemmen vóór het voorstel van de CTE tot actualisering van het handboek voor de uitvoering en toepassing van de Uniforme Regelen APTU en ATMF, zoals vermeld in CTE-werkdocument TECH-25011 Handbook, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen:
- Punt 5.3.3 — specifieke gevallen
 - in het eerste streepje wordt “A specific case is primarily used” vervangen door “A specific case should be used”;
 - in het eerste streepje wordt “deviation from a requirement in the UTP” aangevuld met “due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.”;
 - in het eerste streepje wordt “and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs” vervangen door: “A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs”;
 - in het vijfde streepje wordt “the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose” vervangen door “the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method”.
 - Punt 5.4 — Nationale technische voorschriften
 - in de vierde paragraaf wordt “In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case” vervangen door “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”.
 - Punt 10.3 — Overeenstemming met het EU-recht
 - in de tweede paragraaf wordt “whether an ECM” vervangen door “whether their ECM”;
 - in de vierde paragraaf, eerste streepje, wordt “should be accepted” vervangen door “should be accepted in international traffic”;
 - in de vierde paragraaf, tweede streepje, wordt “For the purpose of providing ECM services,” vervangen door “For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,” en wordt “Contracting States” vervangen door “that Contracting State”.
- (7) De Commissie kan instemmen met kleine wijzigingen van de in dit artikel vastgestelde standpunten, zonder nader besluit van de Raad.

Artikel 2

De besluiten van de commissie van technisch deskundigen worden na de vaststelling ervan bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op 16 juni 2025.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De voorzitter