РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

от 24 юни 2014 година

за определяне на позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз на 25-ата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и на притурките към нея

(2014/699/ЕС)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Съюзът се присъедини към Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (наричана по-долу „Конвенцията COTIF“), в съответствие с Решение 2013/103/ЕС ([1]).

(2) Всички държави членки, с изключение на Кипър и Малта, прилагат Конвенцията COTIF.

(3) Очаква се Ревизионната комисия, създадена съгласно член 13, § 1, буква c) на Конвенцията COTIF, на своята 25-а сесия, предвидена между 25 и 27 юни 2014 г., да вземе решение по отношение на някои изменения на Конвенцията COTIF, както и на определени притурки към Конвенцията, а именно притурка B (Единни правила за договора за международен железопътен превоз на товари — CIM), притурка D (Единни правила за използване на подвижен състав в международно железопътно съобщение — CUV), притурка E (Единни правила за договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно съобщение — CUI), притурка F (Единни правила за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания, приложими за железопътните средства, предназначени да бъдат използвани в международно съобщение — APTU) и притурка G (Единни правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение — ATMF).

(4) Измененията на Конвенцията COTIF имат за цел да се актуализират задачите на Комисията от технически експерти, определението на „ползвател“ („keeper“) да се измени в съответствие с правото на Съюза, както и да се изменят някои правила относно финансирането на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF), нейното одитиране и отчитане, както и да се извършат малки административни промени.

(5) Измененията на притурка B (CIM) имат за цел да се даде предпочитание на използването на електронната форма на товарителницата и придружаващите я документи и да се изяснят някои разпоредби на договора за железопътен превоз.

(6) Измененията на притурка D (CUV), представени от Генералния секретар на OTIF, имат за цел да изяснят ролите на ползвателя (keeper) и на структурата, която отговаря за поддръжката, в договорите за използване на подвижния състав в международно железопътно съобщение. Франция представи отделно предложение по отношение на отговорността за вреди, причинени от подвижен състав. Германия представи отделно предложение относно обхвата на единните правила CUV.

([1]) Решение 2013/103/ЕС на Съвета от 16 юни 2011 г. за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 1).

(7) Измененията на притурка G (ATMF) имат за цел да се актуализират разпоредбите относно техническото приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение, да се изяснят функциите и взаимоотношенията между държавата страна по смисъла на определението в притурката, компетентния орган и приемащото ведомство, както и да бъдат хармонизирани договорните условия в съответствие с правото на Съюза.

(8) Измененията на притурка F (APTU) имат за цел да се запази съответствие с изменената притурка G (ATMF).

(9) Измененията на притурка E (CUI), предложени от Международния комитет по железопътен транспорт (CIT), са насочени към разширяване на обхвата на единните правила за договора за използване на инфраструктурата и по отношение на вътрешния железопътен транспорт, към създаване на правно основание за общи условия за използване на железопътната инфраструктура и към разширяване на отговорността на управителя на инфраструктурата за вреди или щети, причинени от инфраструктурата.

(10) Генералният секретар на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) предложи също така редакционни изменения, състоящи се в замяна на понятието „Европейски общности“ с „Европейски съюз“ навсякъде в текста на Конвенцията COTIF и притурките към нея.

(11) Повечето от предлаганите изменения са в съответствие с правото и стратегическите цели на Съюза и следва да бъдат подкрепени от Съюза. Някои изменения не оказват въздействие върху правото на Съюза и по тях не е необходимо да се съгласува позиция на равнището на Съюза. На последно място, за някои изменения са необходими допълнителни обсъждания в рамките на Съюза и те следва да бъдат отхвърлени на срещата на Ревизионната комисия. Ако посочените изменения бъдат одобрени, без да са променени по приемлив за Съюза начин, Съюзът следва да формулира възражение съгласно процедурата по член 35, § 4 от Конвенцията COTIF,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Позицията, която да бъде заета от името Съюза на 25-ата сесия на Ревизионната комисия, създадена с Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), трябва да бъде в съответствие с приложението към настоящото решение.

2. Представителите на Съюза в Ревизионната комисия могат без допълнително решение на Съвета да приемат незначителни изменения на документите, посочени в приложението към настоящото решение.

Член 2

След приемането му решението на Ревизионната комисия се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 3

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Люксембург на 24 юни 2014 година.

За Съвета
Председател
E. VENIZELOS

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. **ВЪВЕДЕНИЕ**

Генералният секретар на OTIF свика на 25—27 юни 2014 г. в Берн 25-ата сесия на Ревизионната комисия в рамките на Конвенцията COTIF.

2. **ПРИДРУЖАВАЩИ ДОКУМЕНТИ**

Документите във връзка с дневния ред бяха изпратени до държавите — членки на OTIF, и са на разположение в интернет страницата на OTIF на следния линк: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. **КОМЕНТАРИ ПО ВСЯКА ОТ ТОЧКИТЕ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД**

ТОЧКА 1. ОТКРИВАНЕ НА СРЕЩАТА И УСТАНОВЯВАНЕ НА НАЛИЧИЕТО НА КВОРУМ

Документ: няма.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: не се прилага.

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

Налице е кворум на Ревизионната комисия, когато мнозинството от държавите — членки на OTIF, имащи право на глас, са представени по време на гласуването. Съгласно член 13, § 3 от Конвенцията COTIF обаче държавите — членки на OTIF, които са направили декларация за неприлагане на една или повече от притурките нямат право да гласуват по изменения на съответните притурки.

Следните държави — членки на OTIF, не са оттеглили своите декларации за неприлагане на някои от притурките:

Пакистан, Русия (по отношение на Единните правила за договора за международен пътен превоз на пътници (CIV), Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID), CUV, CUI, APTU и ATMF), Грузия (по отношение на CUV, CUI, APTU и ATMF), Чешката република, Норвегия, Словакия и Обединеното кралство (по отношение на CUI, APTU и ATMF), както и Франция (по отношение на ATMF).

При обсъждането на изменения на съответните притурки е необходимо броят на държавите — членки на OTIF, направили декларация за неприлагане на дадена притурка, да бъде приспаднат от броя на активните членове в OTIF (46), за да се определи кворумът при гласуването във връзка със съответната притурка.

В случай че Съюзът има компетентност по съответния въпрос, Съюзът може да гласува от името на всичките си членове, имащи право на глас, без да е необходимо физическо присъствие на тези членове по време на гласуването; по този начин кворумът може да е различен в случаите, когато Съюзът представлява своите държави членки, в сравнение със случая, при който държавите — членки на Съюза гласуват самостоятелно.

ТОЧКА 2. ИЗБОР НА ПРЕДСЕДАТЕЛ И НА ЗАМЕСТНИК-ПРЕДСЕДАТЕЛ

Документ: няма.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

ТОЧКА 3. ПРИЕМАНЕ НА ДНЕВНИЯ РЕД

Документ: CR 25/3.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

ТОЧКА 4. ЧАСТИЧНА РЕВИЗИЯ НА COTIF — ОСНОВЕН ТЕКСТ НА КОНВЕНЦИЯТА

Документи: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция:

Измененията в член 3 (Международно сътрудничество) следва да бъдат подкрепени (редакционна промяна, изразяваща се в замяна на позоваването на „Европейските общности“ с позоваване на „Европейския съюз“).

Измененията в член 12 (Изпълнение на съдебните решения. Запори) следва да бъдат подкрепени, тъй като определението за „ползвател“ („keeper“) се изменя в съответствие с правото на Съюза.

Измененията в член 20 (Комисия от технически експерти) следва да бъдат подкрепени, тъй като те са необходими за актуализиране на Единните правила APTU и ATMF, за да се запази съответствието с правото на Съюза.

По останалите изменения не е необходима позиция на Съюза, тъй като тези изменения се отнасят за финансирането на организацията и нейното одитиране или включват административни промени във връзка с работната програма, годишния доклад и списъците на линии или услуги, които не засягат правото на Съюза.

ТОЧКА 5. ЧАСТИЧНА РЕВИЗИЯ НА ПРИТУРКА B (CIM)

Документи: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: от Съюза за членове 6 и 6a; от държавите членки за останалите членове.

Препоръчана съгласувана позиция:

Измененията в член 6 и член 6a засягат правото на Съюза поради използването на товарителницата и придружаващите я документи за митнически, както и за санитарни и фитосанитарни процедури. Съюзът изразява съгласие с намерението на OTIF да се даде приоритет на електронната форма на товарителниците. Въпреки това понастоящем приемането на тези изменения може да доведе до нежелани последици. Сегашната опростена митническа процедура за транзит при железопътни превози е възможна само с документи на хартиен носител. Следователно, ако железопътният сектор избере да използва електронна товарителница, ще трябва да се използва стандартната митническа процедура за транзит, както и новата компютризирана транзитна система (NCTS).

Комисията е започнала подготовка за сформирането на работна група, която да обсъди използването на електронни документи за транзит в рамките на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([1]). Тази работна група ще проведе първото си заседание на 4—5 юни 2014 г. Съюзът изразява съгласие също и с намерението придружителните документи да се подават в електронен формат. В настоящата правна уредба на Съюза обаче липсва правно основание за подаването в електронен формат на подобни документи (например общия ветеринарен входен документ, общия документ за влизане), които трябва да придружават подлежащите на санитарен и фитосанитарен контрол стоки и следователно е необходимо тези документи да бъдат подавани на хартиен носител. Комисията е подготвила проект за регламент, който да уреди електронното сертифициране и понастоящем този проект се обсъжда в Европейския парламент и в Съвета. Очаква се този регламент (Регламент за официалния контрол) да бъде приет към края на 2015 г. или в началото на 2016 г., но ще има и известен преходен период за започването на неговото прилагане.

Поради това Съюзът предлага да не се взема решение по тази точка на настоящото заседание на Ревизионната комисия и OTIF да продължи да сътрудничи със Съюза по този въпрос, за да се разработи добре подготвено решение за предстоящото изменение на CIM, което е най-добре да бъде съгласувано във времето с Регламент (ЕС) № 952/2013 и разпоредбите по неговото прилагане, които трябва да влязат в сила на 1 май 2016 г. Прилагането на някои електронни процедури може да започне поетапно в периода от 2016 г. до 2020 г., в съответствие с член 278 от Регламент (ЕС) № 952/2013.

По останалите изменения: не е необходима позиция на Съюза, тъй като тези изменения не засягат правото на Съюза.

([1]) Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г. стр. 1).

ТОЧКА 6. ЕЛЕКТРОННИ ДОКУМЕНТИ ОТНОСНО ПРЕВОЗА НА ОПАСНИ ТОВАРИ — ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО РАБОТАТА НА КОМИСИЯТА ОТ ЕКСПЕРТИ ПО ПРЕВОЗА НА ОПАСНИ ТОВАРИ (RID)

Документ: CR 25/6.

Компетентност: Съюзът.

Упражняване на права за гласуване: не се прилага.

Препоръчана съгласувана позиция: да се приеме за сведение информацията.

ТОЧКА 7. ЧАСТИЧНА РЕВИЗИЯ НА ПРИТУРКА D (CUV)

Документи: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана позиция на Съюза: да се подкрепят измененията на членове 2 и 9, тъй като те изясняват ролите на ползвателя и на структурата, която отговаря за поддръжката, в съответствие с правото на Съюза (Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1])).Въпреки това предложението за изменение на член 7, представено от Франция и отнасящо се за отговорността на лицето, предоставило подвижен състав като транспортно средство, в случай на вреда, дължаща се на недостатък на подвижния състав, се нуждае от допълнителен анализ в рамките на Съюза преди вземането на решение в рамките на OTIF. Поради това Съюзът не може да подкрепи това предложение за изменение на тази сесия на Ревизионната комисия и предлага решението да се отложи до следващото заседание на Общото събрание,за да се извърши допълнителна преценка на този въпрос. Съюзът заема същата позиция, т.е. решението да се отложи за следващото заседание на Общото събрание, за да се извърши допълнителна преценка на въпроса, относно предложението на Германия за нов член 1a, представено на OTIF по време на съгласуването на позицията на Съюза.

Допълнителна препоръчана позиция на Съюза: в документ CR 25/7 ADD 1, стр. 6, в края на § 8a да се добави: „*The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.*“.

ТОЧКА 8. РЕВИЗИЯ НА ПРИТУРКА G (ATMF)

Документи: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Компетентност: Съюзът.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана съгласувана позиция:

1) Относно CR 25/8 — Ревизия на притурка G (ATMF)

Да се гласува „за“ със следните забележки:

— в член 3a, § 3 да се добави следното изречение:

„When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.“.

Съюзът може евентуално да приеме следните други редакции:

„For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.“;

или

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.“;

([1]) Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 345, 23.12.2008 г., стр. 62).

— член 4, § 1: в края (след буква b) да се добави следното изречение:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.“;

— член 5, § 5: да се поправи позоваването, като „*Article 2w1)*“ се замени с „*Article 2wa(1)*“;

— член 19: да се обединят §§ 2 и 2a от член 19, като се заличи 2a, а 2 се замени със следния изменен текст:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.“.

2) Относно 25/8 Add. 1. Документ с мотиви към ревизията на притурка G (ATMF UR)

— Общи мотиви (в края на страница 2): изречението да се измени, както следва: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.“

— Член 2, буква t): да се добави нов параграф „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.“

— Член 4, параграф 1, буква b): Да се добави модул SH1, тъй като сертификатът за проектен тип, издаден във фазата на проектиране на този модул, дава възможност и за използване на описаната процедура. Новото изречение ще бъде, както следва:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.“

— Член 7, § 1a: за да се постигне съответствие между тълкуването на тази разпоредба с това на Съюза (член 8, параграф 7 от Препоръка 2011/217/ЕС на Комисията ([1])), да се добави следното изречение:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.“

3) Резултат от проверката на текста на немски език на ревизията на притурка G (ATMF):

— член 2, буква ab): определението за акредитация да се приведе в съответствие с редакцията на член 2, параграф 10 от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([2]):

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.“;

— член 5, § 2: „assessing entities“ се превежда като „Bewertungsstelle“. Според ETV GEN-E „the assessing entity“ се превежда като „Prüforgan“. В Съюза „Bewertungsstelle“ е понятие, с което конкретно се обозначават органите за оценка съгласно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска. Поради това понятието на OTIF по член 5, § 2 би могло да бъде подвеждащо. Ето защо се предлага в ATMF да се използва думата „Prüforgan“. Вж. също член 2, буква cb), член 5, §§ 3 — 7, член 6, § 4 и член 10, §§ 3a, 4, 6 — 8;

— член 5, § 4: да се промени редакцията: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.“;

([1]) Препоръка 2011/217/ЕС на Комисията от 29 март 2011 г. относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 95, 8.4.2011 г., стр. 1).

([2]) Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

— член 10, § 8: да се заличат скобите;

— член 5, § 3: след думата„Voraussetzungen“ да се замени „erfüllen“ с „erfüllt“;

— член 11, § 3, буква b): думата „Identifizierungscode(se)“ да се замени с „Identifizierungscode(s)“;

— член 15, § 1, второ изречение: да се заличи „nicht“;

— член 15, § 1, буква a), второ изречение: да се сложи точка след „entsprechen“, като третото изречение започне с израза „Es hat insbesondere:“.

4) В текста на френски език определението в член 2, буква n) следва да гласи:

„„détenteur“ désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.“.

ТОЧКА 9. ЧАСТИЧНА РЕВИЗИЯ НА ПРИТУРКА F (APTU)

Документи: справочен номер CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Компетентност: Съюзът.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана съгласувана позиция: да се подкрепят редакционните изменения.

ТОЧКА 10. МАНДАТ ЗА КОНСОЛИДИРАНЕ НА ОБЯСНИТЕЛНИЯ ДОКЛАД

Документ: CR 25/10.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана позиция на Съюза: да се подкрепи.

ТОЧКА 11. РЕДАКЦИОННИ ИЗМЕНЕНИЯ

Документ: CR 25/11.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: да се подкрепи, като се добави следното ново второ тире:

„— to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification“.

ТОЧКА 12. ЧАСТИЧНА РЕВИЗИЯ НА ПРИТУРКА E (CUI)

Документ: CR 25/12.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана съгласувана позиция: измененията да се отхвърлят. Тези изменения, предложени от Международния комитет по железопътен транспорт (CIT), включват разширение на обхвата на Единните правила за договора за използване на инфраструктурата за международно железопътно съобщение (CUI) и върху вътрешните дейности, а също и договорно обвързващи Общи условия, както и разширение на обхвата на отговорността на управителя на инфраструктурата за вреди. Тези предложения може да заслужават допълнително разглеждане, но не са обсъдени от нито един вътрешен орган на OTIF преди Ревизионната комисия, поради което не бе възможно въздействието им да бъде разгледано достатъчно подробно. Изглежда прибързано на тази сесия на Ревизионната комисия без подходяща подготовка да се изменят CUI, които понастоящем са съобразени с правото на Съюза.

ТОЧКА 13. ПРОЦЕДУРНИ ПРАВИЛА ЗА РАБОТНИТЕ ГРУПИ НА РЕВИЗИОННАТА КОМИСИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРИТУРКИ A, B, D И E

Документ: CR 25/13.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

ТОЧКА 14. ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЪДЕЩАТА РАБОТА.

Документ: CR 25/14 (все още не е на разположение).

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: не се прилага.

Препоръчана съгласувана позиция: да се определи на място.