EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 13. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) glede sprejetja sprememb enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila, enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil ter enotnega tehničnega predpisa v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, sprejetja enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, ter enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, posodobitve sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet, ter glede revizije ATMF v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

13. zasedanje Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (v nadaljnjem besedilu: OTIF) bo potekalo 22. junija 2021 v Bernu. Dnevni red zasedanja vključuje:

– predlog za spremembo enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila;

– predlog za spremembo enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil;

– predlog za spremembo enotnega tehničnega predpisa v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo;

– predlog za sprejetje enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo;

– predlog za sprejetje enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“;

– predlog za revizijo ATMF glede subjektov, zadolženih za vzdrževanje;

– predlog za posodobitev sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet.

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa glede navedenih sklepov, ki jih mora sprejeti Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja, je treba določiti s sklepom Sveta na podlagi člena 218(9) PDEU.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o mednarodnem železniškem prometu

Konvencija o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija), je mednarodni sporazum, katerega pogodbenice so Unija in 25 držav članic (z izjemo Cipra in Malte).

Evropska unija je h Konvenciji pristopila s Sklepom Sveta 2013/103/EU z dne 16. junija 2011[1]. Priloga III k navedenemu sklepu določa interno ureditev Sveta, držav članic in Komisije za postopke v OTIF. V skladu s točko 3.1 Priloge III bo Komisija, kadar se točka dnevnega reda nanaša na zadeve, ki so v izključni pristojnosti Unije, glasovala v imenu Unije.

V skladu s členom 2(1) Konvencije je namen OTIF v vsakem pogledu pospeševati, izboljševati in olajševati mednarodni železniški promet, zlasti z uvajanjem enotne zakonodaje na različnih pravnih področjih v zvezi z mednarodnim železniškim prometom. Konvencija COTIF ureja tudi delovanje organizacije, njene cilje, pristojnosti, odnose z državami pogodbenicami in njene dejavnosti na splošno.

Obravnava torej zakonodajo na področju železniškega prometa v zvezi s številnimi različnimi pravnimi in tehničnimi vprašanji železniškega prometa, razdeljenimi na dva dela: Konvencijo

[1] Sklep Sveta 2013/103/EU z dne 16. junija 2011 o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (UL L 51, 23.2.2013, str. 1).

samo, ki ureja delovanje OTIF, ter osem dodatkov, ki vzpostavljajo enotno zakonodajo na področju železniškega prometa:

– Dodatek A – Pogodba o mednarodnem železniškem prevozu potnikov **(CIV)**,

– Dodatek B – Pogodba o mednarodnem železniškem prevozu blaga **(CIM)**,

– Dodatek C – Mednarodni železniški prevoz nevarnega blaga **(RID)**,

– Dodatek D – Pogodba o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu **(CUV)**,

– Dodatek E – Pogodba o uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu **(CUI)**,

– Dodatek F – Enotna pravila za potrjevanje tehničnih standardov in sprejetje enotnih tehničnih predpisov, ki se uporabljajo za železniški material, namenjen za uporabo v mednarodnem prometu **(APTU UR)**,

– Dodatek G – Enotna pravila v zvezi s tehničnim sprejetjem železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu **(ATMF UR)**, in

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

Na podlagi dodatkov F in G h Konvenciji je določenih 12 enotnih tehničnih predpisov za tehnično interoperabilnost. Enotni tehnični predpisi v okviru Konvencije imajo enak namen kot tehnične specifikacije EU za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) za odobritev za obratovanje v mednarodnem prometu.

42 od 47 držav, ki so pogodbenice Konvencije, vključno z že omenjenimi 25 državami članicami EU, uporablja dodatka F in G.

2.2. Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja OTIF

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je ustanovljen na podlagi člena 13(1)(f) Konvencije. Sestavljajo ga države članice OTIF, ki uporabljajo dodatka F in G (APTU, ATMF) h Konvenciji.

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je pristojen za vprašanja interoperabilnosti in tehničnega usklajevanja na področju železniškega prometa ter za postopke tehnične odobritve. Pripravi dodatka APTU in ATMF ter enotna pravila iz teh dodatkov, ki se uporabljajo za železniški material, namenjen uporabi v mednarodnem prometu, in se nanašajo zlasti na:

- sprejemanje tehničnih predpisov za vozila in infrastrukturo ter potrjevanje standardov,
- postopke ocenjevanja skladnosti vozil,
- določbe o vzdrževanju vozil,
- odgovornosti za vlakovno kompozicijo in varno uporabo vozil,
- določbe o vrednotenju in oceni tveganja,
- specifikacije za registre.

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja ima trenutno stalno delovno skupino (v nadaljnjem besedilu: tehnična delovna skupina), odgovorno za pripravljanje sklepov odbora.

V skladu s členom 20(1)(b) Konvencije in členom 6 Dodatka F (APTU) je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za sprejetje ali spremembo enotnih tehničnih

predpisov. V skladu s členom 15(2) ATMF je pristojen za dajanje predlogov za spremembe ATMF glede subjektov, zadolženih za vzdrževanje.

2.3. Sprejemanje aktov v Odboru strokovnjakov za tehnična vprašanja

V skladu s členom 6 APTU Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja odloči, ali bo sprejel enotni tehnični predpis ali določbo, ki ga spreminja, v skladu s postopkom iz členov 16 in 20 ter člena 33(6) Konvencije. Običajni postopek sprejemanja enotnih tehničnih predpisov lahko traja približno eno leto in pol.

2.4. Predvideni akti, ki naj bi jih Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja sprejel na zasedanju 22. junija 2021

2.4.1. Sprememba enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila, enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil in enotnega tehničnega predpisa v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo

Enotni tehnični predpisi OTIF so nabor tehničnih specifikacij, ki izhajajo iz načel, ciljev in postopkov Konvencije za izgradnjo in upravljanje železniškega materiala, pri čemer je najpomembnejši cilj dosegati čim večjo interoperabilnost. Enotni tehnični predpisi OTIF imajo enak namen kot TSI EU.

Da bi zagotovili enakovrednost vozil, ki jim je bilo izdano dovoljenje v skladu s pravom Evropske unije, in vozil, odobrenih za mednarodno obratovanje v skladu s členom 3a ATMF, morajo TSI EU in enotni tehnični predpisi Konvencije ostati usklajeni.

Spremembe, katerih sprejetje je predlagal Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja, bodo zagotovile nadaljnjo popolno enakovrednost, kakor je določena v ATMF, med določbami Evropske unije in določbami Konvencije.

- Enotni tehnični predpis za lokomotive in potniška tirna vozila

Ta enotni tehnični predpis je specifikacija, s katero je obravnavan posamezni podsistem zaradi izpolnjevanja bistvenih zahtev ter zagotovitve interoperabilnosti tehničnih sistemov in komponent, potrebnih v mednarodnem železniškem prometu. Trenutni enotni tehnični predpis za lokomotive in potniška tirna vozila je temeljil na Uredbi Komisije (EU) št. 1302/2014 (TSI lokomotive in potniška tirna vozila)[2].

Cilj tega predloga za spremembo enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila je vključiti nove elemente, ki jih je prinesla revizija enotnih pravil APTU z dne 1. marca 2019, in zagotoviti, da ostane skladen s TSI EU za lokomotive in potniška tirna vozila, kakor jo je EU spremenila 16. maja 2019 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/776[3] in 9. marca 2020 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/387[4].

---

[2] Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 228).

[3] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/776 z dne 16. maja 2019 o spremembi uredb Komisije (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014, (EU) 2016/919 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU v zvezi z uskladitvijo z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter izvajanjem posebnih ciljev, določenih v Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474 (UL L 139I, 27.5.2019, str. 108).

[4] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/387 z dne 9. marca 2020 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1302/2014 in (EU) 2016/919 glede razširitve območja uporabe in prehodnih faz (UL L 73, 10.3.2020, str. 6).

Da bi zagotovili nadaljnje medsebojno priznavanje vozil, ki jim je bilo izdano dovoljenje v skladu s pravom Evropske unije, in vozil, odobrenih za mednarodno obratovanje v skladu s členom 3a ATMF, morajo TSI EU in enotni tehnični predpisi Konvencije ostati usklajeni.

Poleg tega bi bilo treba po izstopu Združenega kraljestva iz EU posebne primere za britanski del omrežja Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska zaradi njihove odstranitve iz TSI navesti v enotnem tehničnem predpisu.

Zaključek: Evropska unija lahko glasuje za spremembo enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila, kakor jo predlaga OTIF.

- Enotni tehnični predpis za tovorne vagone tirnih vozil

Enotni tehnični predpis za tovorne vagone določa zahteve glede vozil, ki so zasnovana za prevoz tovornjakov. Trenutno so enakovredne TSI za tovorne vagone, spremenjeni z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 2019/776 z dne 16. maja 2019.

Cilj tega predloga za spremembo enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil je vključiti nove elemente, ki jih je prinesla revizija enotnih pravil APTU z dne 1. marca 2019, in zagotoviti, da ostane skladen s spremembami na področju prava Evropske unije.

Evropska unija je objavila Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/387 z dne 9. marca 2020, s katero so bile TSI za tovorne vagone na novo spremenjene. Posledično je treba enotni tehnični predpis za tovorne vagone ponovno spremeniti, da se zagotovi stalna enakovrednost med enotnim tehničnim predpisom in TSI.

Poleg tega bi bilo treba po izstopu Združenega kraljestva iz EU posebne primere za britanski del omrežja Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska zaradi njihove odstranitve iz TSI navesti v enotnem tehničnem predpisu.

Zaključek: Evropska unija lahko glasuje za spremembo enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone, kakor jo predlaga OTIF.

- Enotni tehnični predpis v zvezi z invalidi

Enotni tehnični predpis v zvezi z invalidi določa zahteve glede dostopnosti za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, ki veljajo za vozila, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu. Trenutni enotni tehnični predpis v zvezi z invalidi je temeljil na TSI EU za osebe z zmanjšano mobilnostjo iz leta 2014.

Te TSI EU so bile spremenjene z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/772[5] z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo.

Da bi zagotovili nadaljnje medsebojno priznavanje vozil, ki jim je bilo izdano dovoljenje v skladu s pravom Evropske unije, in vozil, odobrenih za mednarodno obratovanje v skladu s členom 3a ATMF, morajo TSI EU in enotni tehnični predpisi Konvencije ostati usklajeni.

Predlagane spremembe bodo UTP v zvezi z invalidi uskladile z najnovejšo različico TSI in zagotovile nadaljnjo popolno enakovrednost pravil za funkcionalno ovirane osebe v smislu ATMF za vozila, ki se uporabljajo v mednarodnem železniškem prometu.

[5] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/772 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo (UL L 139I, 27.5.2019, str. 1).

Poleg tega bi bilo treba po izstopu Združenega kraljestva iz EU posebne primere za britanski del omrežja Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska zaradi njihove odstranitve iz TSI navesti v enotnem tehničnem predpisu.

Zaključek: Evropska unija lahko glasuje za spremembo enotnega tehničnega predpisa v zvezi z invalidi, kakor jo predlaga OTIF.

2.4.2. Sprejetje enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo ter za infrastrukturo podsistema

- Enotni tehnični predpis, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo

Ta enotni tehnični predpis določa podrobne določbe o odgovornosti prevoznikov v železniškem prometu v zvezi s kompozicijo vlakov, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu, in odgovornosti upravljavcev infrastrukture za preverjanje združljivosti vlakov s progami, na katerih naj bi se ti vlaki uporabljali.

Predlagani enotni tehnični predpis, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanje združljivosti s progo, združuje izbrane parametre iz dveh različnih pravnih besedil EU, in sicer tehničnih specifikacij za interoperabilnost za vodenje in upravljanje prometa (TSI za vodenje in upravljanje prometa) ter specifikacij za register infrastrukture (RINF).

Enotni tehnični predpis za tovorne vagone in enotni tehnični predpis za lokomotive in potniška tirna vozila vsebujeta sklice na preverjanja združljivosti s progo, pri katerih prevozniki v železniškem prometu preverijo vse ustrezne parametre vozil ali vlakov, da zagotovijo njihovo združljivost s progo, na kateri bodo uporabljeni. Namen določb predlaganega enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, je nadomestiti Dodatek I k enotnemu tehničnemu predpisu za tovorne vagone in Dodatek K k enotnemu tehničnemu predpisu za lokomotive in potniška tirna vozila.

Posledično bi bilo treba Dodatek I k enotnemu tehničnemu predpisu za tovorne vagone v različici, ki jo je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja sprejel 30. septembra 2020, z datumom začetka veljavnosti 1. aprila 2021, in Dodatek K k enotnemu tehničnemu predpisu za lokomotive in potniška tirna vozila z dne 1. januarja 2015 razveljaviti z začetkom veljavnosti enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo.

Zaključek: Evropska unija lahko glasuje za spremembo enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, kakor jo predlaga OTIF.

- Enotni tehnični predpis, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“

Ta enotni tehnični predpis določa parametre železniške infrastrukture, ki so pomembni za združljivost z vozili, in posebne metode za preverjanje teh parametrov.

Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je podrobno analiziral pravno podlago ter oblikoval vodilna načela in cilje za razvoj enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“.

Enotni tehnični predpis, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, je bil pripravljen na podlagi mnenja tehnične delovne skupine in temelji na TSI za infrastrukturo, kakor so bile nazadnje spremenjene z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/776 z dne 16. maja 2019.

Zaključek: Evropska unija lahko glasuje za spremembo enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, kakor jo predlaga OTIF.

2.4.3. Revizija ATMF glede subjektov, zadolženih za vzdrževanje

Da bi zagotovili stalno enakovrednost, kakor je določena v členu 3a(5) ATMF, med pravili Evropske unije in pravili Konvencije, bi bilo treba pravila Konvencije spremeniti.

Glavni cilj novega besedila je obseg podeljevanja spričeval s prejšnjega, ki je bil omejen na podeljevanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje tovornih vagonov, razširiti na vse tipe vozil.

Zato in ne glede na vprašanje, ali mora določeni subjekt, zadolžen za vzdrževanje, pridobiti spričevalo, mora vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje, vključno s tistimi, ki jim zunanji certifikacijski organi niso podelili spričevala, izpolnjevati splošne zahteve in merila za zagotavljanje minimalnih ravni vzdrževanja iz Priloge II k predlogu enotnega tehničnega predpisa.

Enotna pravila ATMF (Dodatek G h Konvenciji, v nadaljnjem besedilu: ATMF) določajo splošna pravila v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje.

Povzetek tega je, da obstajata dva razloga za spremembo trenutnih besedil:

– obseg podeljevanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, v novi Prilogi A k ATMF je razširjen tako, da zajema več kot le tovorne vagone. To bi se moralo odražati zlasti v členu 15 ATMF, ki trenutno nalaga podeljevanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, samo za tovorne vagone.

– ATMF se v členu 3a sklicujejo na zakonodajo EU, ki ne velja več (Direktiva 2004/49/ES[6] je bila razveljavljena in nadomeščena z Direktivo (EU) 2016/798[7]).

Zaključek: Evropska unija lahko glasuje za popolno revizijo specifikacij za subjekte, zadolžene za vzdrževanje, kakor jo predlaga OTIF.

2.4.4. Posodobitev sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet.

Enotni tehnični predpis za telematske aplikacije za tovorni promet se sklicuje na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet[8], ki so objavljeni in se redno posodabljajo na spletni strani Agencije EU za železnice (v nadaljnjem besedilu: ERA). Tako sklicevanje je bilo vključeno v enotni tehnični predpis, tako da so določbe o informacijski tehnologiji vključene v Konvencijo, vendar jih upravlja ERA. Ker sprememba teh sklicev formalno pomeni spremembo enotnega tehničnega predpisa za telematske aplikacije za tovorni promet, jo mora v skladu s členom 20(1)(b) Konvencije ter členoma 6 in 8a APTU sprejeti Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja.

Posledično so potrebne spremembe tehničnih dokumentov iz Dodatka I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet, da se popravijo napake,

---

6 Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici).

7 Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).

8 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/778 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1305/2014 v zvezi z upravljanjem nadzora sprememb (UL L 139I, 27.5.2019, str. 356).

upoštevajo povratne informacije, sledi tehničnemu napredku in ohrani enakovrednost s specifikacijami, ki se uporabljajo v EU.

Zaključek: Evropska unija lahko glasuje za predlog za posodobitev sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, ki ga je pripravila OTIF.

2.5. Pristojnost in glasovalne pravice Unije

V skladu s členom 6 Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji, ki je bil odobren s Sklepom Sveta z dne 16. junija 2011:

„1. Za odločanje o zadevah, v katerih ima Unija izključno pristojnost, Unija uveljavlja pravico do glasovanja svojih držav članic v okviru Konvencije.

2. Za odločanje o zadevah, v katerih si Unija deli pristojnost s svojimi državami članicami, glasuje bodisi samo Unija bodisi samo njene države članice.

3. Ob upoštevanju člena 26, odstavka 7, Konvencije ima Unija število glasov, enako številu glasov njenih držav članic, ki so hkrati tudi pogodbenice Konvencije. Kadar glasuje Unija, njene države članice ne glasujejo.“

Po pravu Unije ima Unija izključno pristojnost na področju železniškega prometa, kadar lahko Konvencija ali pravni instrumenti, sprejeti na njeni podlagi, vplivajo ali spremenijo področje uporabe veljavnih predpisov Unije.

Cilj predlaganih sklepov je:

- uskladiti enotni tehnični predpis za lokomotive in potniška tirna vozila ter enotni tehnični predpis za tovorne vagone tirnih vozil z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/387[9],
- uskladiti enotni tehnični predpis v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/772[10],
- sprejeti nov enotni tehnični predpis, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/773[11],
- sprejeti nov enotni tehnični predpis, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 1299/2014[12], kakor je bila spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/776[13],

---

9 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/387 z dne 9. marca 2020 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1302/2014 in (EU) 2016/919 glede razširitve območja uporabe in prehodnih faz (UL L 73, 10.3.2020, str. 6).

10 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/772 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 1).

11 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU (UL L 139I, 27.5.2019, str. 5).

12 Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 1).

13 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/776 z dne 16. maja 2019 o spremembi uredb Komisije (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014, (EU)

- odboru za revizijo OTIF predlagati revizijo ATMF v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, da se uskladijo z Direktivo (EU) 2016/798[14],
- posodobiti sklice na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet[15].

Jasno je, da bo sprejetje teh sklepov vplivalo na pravila Unije.

Unija, ki jo zastopa Komisija, uveljavlja glasovalne pravice v zvezi s sprejetjem teh sklepov.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

Glede na vse navedene razloge bi morala Unija glasovati za navedene sklepe.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1. Postopkovna pravna podlaga

4.1.1. Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma[16].

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“[17].

4.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Akti, ki naj bi jih sprejel Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja, so akti s pravnim učinkom. Predvideni akti imajo pravni učinek, ker spreminjajo pravni okvir OTIF, tako da enotne tehnične predpise Konvencije usklajujejo s TSI EU, uredbo o subjektih, zadolženih za vzdrževanje, in specifikacije za nacionalne registre vozil pa z ustreznimi izvedbenimi uredbami EU, in so za Unijo zavezujoči.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

4.2. Materialna pravna podlaga

4.2.1. Načela

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima

---

2016/919 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU v zvezi z uskladitvijo z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter izvajanjem posebnih ciljev, določenih v Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474 (UL L 139I, 27.5.2019, str. 108).

14 Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).

15 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/778 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1305/2014 v zvezi z upravljanjem nadzora sprememb (UL L 139I, 27.5.2019, str. 356).

16 Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

17 Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

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

4.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na železniški promet.

Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 91 PDEU.

4.3. Zaključek

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 91 PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

2021/0095 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 13. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) glede sprejetja sprememb enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila, enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil ter enotnega tehničnega predpisa v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, sprejetja enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, ter enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, posodobitve sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet, ter glede revizije ATMF v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Unija je h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija), pristopila s Sklepom Sveta 2013/103/EU[18].

(2) Pogodbenice Konvencije so vse države članice, razen Cipra in Malte.

(3) V skladu s členom 13(1)(f) Konvencije je bil ustanovljen Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (v nadaljnjem besedilu: OTIF).

(4) V skladu s členom 20(1)(b) Konvencije in členom 6 Dodatka F (APTU) je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za sprejetje ali spremembo, med drugim, enotnih tehničnih predpisov v zvezi z lokomotivami in potniškimi tirnimi vozili, tovornimi vagoni tirnih vozil ter dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, tehničnih dokumentov iz Dodatka I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet, enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, ter enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“.

(5) V skladu s členom 15(2) ATMF je Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja pristojen za dajanje predlogov za revizijo ATMF glede subjektov, zadolženih za vzdrževanje.

[18] Sklep Sveta 2013/103/EU z dne 16. junija 2011 o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (UL L 51, 23.2.2013, str. 1).

(6) Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja je na dnevni red svojega 13. zasedanja, ki bo potekalo 22. junija 2021, uvrstil predlog za sklepe za spremembo enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila, enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil ter enotnega tehničnega predpisa v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo ter za sprejetje enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, ter enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, za posodobitev sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet, in za revizijo ATMF v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje.

(7) Primerno je določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa v Odboru strokovnjakov za tehnična vprašanja in, v zvezi z revizijo ATMF, odboru za revizijo OTIF, saj bodo predlagani sklepi za Unijo zavezujoči.

(8) Cilji navedenih sklepov so uskladiti enotni tehnični predpis za lokomotive in potniška tirna vozila, enotni tehnični predpis za tovorne vagone tirnih vozil ter enotni tehnični predpis v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/387[19] oziroma Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/772[20], sprejeti nov enotni tehnični predpis, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, ter nov enotni tehnični predpis, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/773[21] in Uredbo Komisije (EU) št. 1299/2014[22], kakor je bila spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/776[23], ter odboru za revizijo OTIF predlagati revizijo ATMF v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, da se uskladijo z Direktivo (EU) 2016/798[24].

(9) Predlagani sklepi so v skladu z zakonodajo in strateškimi cilji Unije, saj prispevajo k uskladitvi zakonodaje OTIF z enakovrednimi določbami prava Unije, zato bi jih Unija morala podpreti –

---

19 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/387 z dne 9. marca 2020 o spremembi uredb (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1302/2014 in (EU) 2016/919 glede razširitve območja uporabe in prehodnih faz (UL L 73, 10.3.2020, str. 6).

20 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/772 z dne 16. maja 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 1300/2014 glede popisa sredstev z namenom ugotavljanja ovir za dostopnost, zagotavljanja informacij za uporabnike ter spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 1).

21 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU (UL L 139I, 27.5.2019, str. 5).

22 Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 1).

23 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/776 z dne 16. maja 2019 o spremembi uredb Komisije (EU) št. 321/2013, (EU) št. 1299/2014, (EU) št. 1301/2014, (EU) št. 1302/2014, (EU) št. 1303/2014, (EU) 2016/919 ter Izvedbenega sklepa Komisije 2011/665/EU v zvezi z uskladitvijo z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter izvajanjem posebnih ciljev, določenih v Delegiranem sklepu Komisije (EU) 2017/1474 (UL L 139I, 27.5.2019, str. 108).

24 Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 13. zasedanju Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja Konvencije o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980 glede sprememb enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila, enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil ter enotnega tehničnega predpisa v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, glede sprejetja enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, ter enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, glede posodobitve sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet, ter glede revizije ATMF v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, je naslednje:

(1) glasuje se za spremembe enotnega tehničnega predpisa za lokomotive in potniška tirna vozila, ki jih predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in so navedene v delovnem dokumentu Odbora TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS (priloga) in TECH-20041 LOC PAS (sklep);

(2) glasuje se za spremembe enotnega tehničnega predpisa za tovorne vagone tirnih vozil, ki jih predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in so navedene v delovnem dokumentu Odbora TECH-20042-CTE13 WAG (sklep);

(3) glasuje se za spremembe enotnega tehničnega predpisa v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo, ki jih predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in so navedene v delovnem dokumentu Odbora TECH-20043-CTE UTP PRM (osnutki sprememb) in TECH-20043 PRM (sklep);

(4) glasuje se za sprejetje enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za vlakovne kompozicije in preverjanja združljivosti s progo, ki ga predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in je naveden v delovnem dokumentu Odbora TECH-20039 UTP TCRC in TECH-20039 TCRC (sklep);

(5) glasuje se za sprejetje enotnega tehničnega predpisa, ki se uporablja za podsistem „infrastruktura“, ki ga predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in je naveden v delovnem dokumentu Odbora TECH-20040-UTP INF (osnutek) ter TECH-20040 INF (sklep);

(6) glasuje se za posodobitev sklicev na tehnične dokumente TSI za telematske aplikacije za tovorni promet, navedene v Dodatku I k enotnemu tehničnemu predpisu za telematske aplikacije za tovorni promet, ki jo predlaga Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja in je navedena v delovnem dokumentu Odbora TECH-21009-CTE UTP TAF (sklep);

(7) glasuje se za revizijo ATMF v zvezi s subjekti, zadolženimi za vzdrževanje, kot je navedena v delovnem dokumentu Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja TECH-20045 ATMF (sklep).

Člen 2

Sklepi Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja se po sprejetju objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*, vključno z navedbo datuma začetka veljavnosti.

Ta sklep je naslovljen na Komisijo.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik