ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 13-ото заседание на Комисията от технически експерти на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) относно приемането на изменения на единното техническо предписание (ЕТП) за локомотивите и пътническия подвижен състав, ЕТП за подвижния състав — товарните вагони, ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания или лица с намалена подвижност, относно приемането на ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, както и ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“, относно актуализирането на препратките към техническите документи за техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ (ТПТП), посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП, и относно преразглеждането на Единните правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение (ATMF), по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

13-ото заседание на Комисията от технически експерти (КТЕ) на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) ще се проведе в Берн на 22 юни 2021 г. Дневният ред на заседанието включва:

– предложение за изменение на ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав,

– предложение за изменение на ЕТП за подвижния състав — товарни вагони,

– предложение за изменение на ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност,

– предложение за приемане на ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута,

– предложение за приемане на ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“,

– предложение за преразглеждане на Единните правила за ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП),

– предложение за актуализиране на препратките към техническите документи за ТСОС ТПТП, посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП.

Въз основа на член 218, параграф 9 от ДФЕС позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по отношение на посочените по-горе решения, които ще бъдат приети от КТЕ, трябва да бъде установена с решение на Съвета.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за международни железопътни превози (COTIF)

Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. („Конвенцията COTIF“), е международно споразумение, по което договарящи се страни са както Съюзът, така и 25 държави членки (само Кипър и Малта не са).

Европейският съюз се присъедини към Конвенцията COTIF посредством Решение 2013/103/ЕС на Съвета от 16 юни 2011 г.[1]. В приложение III към посоченото решение е формулирана вътрешната договореност между Съвета, държавите членки и Комисията относно работните процедури в OTIF. Съгласно подточка 3.1 от посоченото приложение III, когато дадена точка от дневния ред засяга въпроси от изключителната компетентност на Съюза, Комисията гласува за Съюза.

Съгласно член 2, параграф 1 от Конвенцията COTIF целта на OTIF е да благоприятства, подобрява и улеснява от всяка гледна точка международното железопътно движение, конкретно като установява единни правни режими в различни юридически области по отношение на международното железопътно движение. Чрез Конвенцията COTIF също

[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).

така се регламентират функционирането на организацията, нейните цели, правомощия, отношения с договарящите държави и нейните дейности като цяло.

Ето защо Конвенцията COTIF се занимава с железопътното законодателство по редица различни правни и технически въпроси, разделени на две части: самата конвенция, чрез която се регламентира функционирането на OTIF, и осемте притурки, с които се установя единно железопътно право:

– притурка A — Договор за международен железопътен превоз на пътници **(CIV**),

– притурка B — Договор за международен железопътен превоз на стоки (**CIM)**,

– притурка C — Международен железопътен превоз на опасни товари **(RID**),

– притурка D — Договор за използване на подвижен състав в международно железопътно съобщение (**CUV),**

– притурка E — Договор за използване на инфраструктурата в международно железопътно съобщение (**CUI),**

– притурка F — Единни правила за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания за железопътните средства, предназначени за използване в международно съобщение **(Единни правила за APTU),**

– притурка G — Единни правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение **(Единни правила за ATMF),**

– притурка H — Единни правила за безопасна експлоатация на влакове в международно съобщение (**Единни правила за EST**).

Въз основа на притурки F и G към Конвенцията COTIF са издадени 12 единни технически предписания (ЕТП) за техническа оперативна съвместимост. ЕТП в рамките на Конвенцията COTIF имат същата цел като техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на ЕС за допускане до международно движение.

42 от 47-те държави, които са страни по Конвенцията COTIF, включително вече споменатите 25 държави — членки на ЕС, прилагат притурки F и G.

2.2. Комисия от технически експерти (КТЕ) на OTIF

КТЕ е орган, създаден с член 13, параграф 1, буква е) от Конвенцията COTIF. Тя включва държавите — членки на OTIF, които прилагат притурки F и G (APTU, ATMF) към Конвенцията COTIF.

КТЕ е компетентна по въпросите на оперативната съвместимост и техническата хармонизация в железопътната сфера и процедурите за техническо одобрение. Тя разработва притурките APTU и ATMF и своите единни правила, които са приложими за железопътните превозни средства, предназначени за използване в международно движение, като те се отнасят по-специално до:

- приемането на технически предписания за железопътните превозни средства и инфраструктурата, както и за утвърждаването на стандарти;
- процедурите за оценяване на съответствието на железопътните превозни средства;
- разпоредбите относно поддръжката на железопътните превозни средства;

- отговорностите за композирането на влака и безопасното използване на железопътните превозни средства;
- разпоредбите по отношение на определянето и оценката на риска;
- спецификациите за регистрите.

В рамките на КТЕ понастоящем е сформирана постоянна работна група (техническа работна група), която отговаря за изготвянето на решенията на комисията.

Съгласно член 20, параграф 1, буква б) от Конвенцията COTIF и в съответствие с член 6 от притурка F (APTU) КТЕ е компетентна да приема или изменя ЕТП. В съответствие с член 15, параграф 2 от Единните правила за ATMF КТЕ е компетентна да предлага изменения на ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП).

2.3. Приемане на актове от КТЕ

Съгласно член 6 от APTU КТЕ решава дали да приеме ЕТП, или разпоредба за неговото изменение в съответствие с процедурата, предвидена в членове 16 и 20 и в член 33, параграф 6 от Конвенцията. Обичайният процес на приемане на ЕТП може да отнеме около година и половина.

2.4. Актовете, предвидени за приемане от КТЕ по време на заседанието на 22 юни 2021 г.

2.4.1. Изменение на ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав, ЕТП за подвижния състав от товарни вагони и на ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

Единните технически предписания (ЕТП) на OTIF представляват набор от технически спецификации, разработени на основата на принципите, целите и процедурите на Конвенцията COTIF за изграждането и експлоатацията на железопътни превозни средства с първостепенната цел за постигане на максимална оперативна съвместимост. ЕТП в OTIF имат същата цел като техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на ЕС.

С цел да се гарантира еквивалентността на железопътните превозни средства, получили разрешение в съответствие с правото на Европейския съюз, и железопътните превозни средства, допуснати до международна дейност в съответствие с член 3а от Единните правила за ATMF, е необходимо ТСОС на Европейския съюз и ЕТП на Конвенцията COTIF да останат хармонизирани.

С предложените за приемане от КТЕ изменения ще се гарантира трайна пълна еквивалентност, както е определено от Единните правила за ATMF, между разпоредбите на Европейския съюз и на Конвенцията COTIF.

- ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав (ЕТП „Локомотиви и пътнически подвижен състав“)

Това ЕТП представлява спецификация за определена подсистема, в която са разгледани основните изисквания, на които тя трябва да отговаря, за да се гарантира оперативната съвместимост на техническите системи и компоненти, които са необходими в международното железопътно движение. Актуалното ЕТП „Локомотиви и пътнически

подвижен състав“ беше разработено въз основа на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията (ТСОС за локомотиви и пътнически подвижен състав)[2].

Целта на това предложение за изменение на ЕТП „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ е да се внедрят новите елементи, произтичащи от преразглеждането на Единните правила за APTU от 1 март 2019 г., и то да бъде хармонизирано с ТСОС за локомотивите и пътническия подвижен състав на Европейския съюз, изменени от ЕС на 16 май 2019 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията[3] и на 9 март 2020 г. с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/387 на Комисията[4].

С цел гарантиране на трайното взаимно признаване на превозните средства, получили разрешение в съответствие с правото на Европейския съюз, и превозните средства, допуснати до международна дейност в съответствие с член 3а от Единните правила за ATMF, е необходимо ТСОС на Европейския съюз и ЕТП на Конвенцията COTIF да останат хармонизирани.

Освен това след излизането на Обединеното кралство от ЕС конкретните случаи, свързани с британската железопътна мрежа на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, следва да бъдат посочени в ЕТП вследствие на отстраняването им от ТСОС.

Заключение: Европейският съюз може да гласува в подкрепа на изменението на ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав, предложено от OTIF.

- ЕТП за подвижния състав — товарните вагони (ЕТП „Товарни вагони“ — UTP WAG)

С ЕТП за товарните вагони се определят изисквания по отношение на железопътните превозни средства, предназначени за превозване на камиони. Понастоящем те са еквивалентни на ТСОС за товарните вагони, изменени от Европейския съюз с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията от 16 май 2019 г.

Целта на това предложение за изменение на ЕТП „Товарни вагони“ е да се внедрят новите елементи, произтичащи от преразглеждането на Единните правила за APTU от 1 март 2019 г., и да се хармонизират със законодателните промени в Европейския съюз.

Европейският съюз публикува Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/387 на Комисията от 9 март 2020 г., с който последно се измениха ТСОС за товарните вагони. В резултат на това ЕТП „Товарни вагони“ трябва да бъде изменено отново, за да се гарантира запазване на еквивалентността между ЕТП и ТСОС.

Освен това след излизането на Обединеното кралство от ЕС конкретните случаи, свързани с британската железопътна мрежа на Обединеното кралство Великобритания

---

[2] Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 228).

[3] Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1303/2014 и (ЕС) 2016/919 на Комисията и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията относно привеждането в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и изпълнението на специфичните цели, определени в Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 108).

[4] Регламент за Изпълнение (ЕС) 2020/387 на Комисията от 9 март 2020 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1302/2014 и (ЕС) 2016/919 по отношение на разширяването на областта на употреба и преходните фази (ОВ L 73, 10.3.2020 г., стр. 6).

и Северна Ирландия, следва да бъдат посочени в ЕТП вследствие на отстраняването им от ТСОС.

Заключение: Европейският съюз може да гласува в подкрепа на изменението на ЕТП за товарните вагони, предложено от OTIF.

- ЕТП за лица с увреждания (ЕТП за ЛНП — UTP PRM)

С ЕТП за ЛНП се определят хармонизирани изисквания за достъпност за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, приложими за железопътните превозни средства, използвани в международния транспорт. Актуалното ЕТП за ЛНП беше разработено въз основа на ТСОС за лица с намалена подвижност на Европейския съюз от 2014 г.

ТСОС на ЕС са изменени с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията[5] от 16 май 2019 г. по отношение на списъка на активите с оглед идентифициране на пречките пред достъпността, предоставяне на информация на потребителите, както и наблюдаване и оценяване на напредъка относно достъпността.

С цел гарантиране на трайното взаимно признаване на превозните средства, получили разрешение в съответствие с правото на Европейския съюз, и превозните средства, допуснати до международна дейност в съответствие с член 3а от Единните правила за ATMF, е необходимо ТСОС на Европейския съюз и ЕТП на Конвенцията COTIF да останат хармонизирани.

С предложените изменения ЕТП за ЛНП ще бъде хармонизирано с последната версия на ТСОС за железопътните превозни средства, използвани в международния железопътен транспорт, и ще се гарантира трайно пълно съответствие по смисъла на разпоредбите на Единните правила за ATMF относно лицата с намалена подвижност.

Освен това след излизането на Обединеното кралство от ЕС конкретните случаи, свързани с британската железопътна мрежа на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, следва да бъдат посочени в ЕТП вследствие на отстраняването им от ТСОС.

Заключение: Европейският съюз може да гласува в подкрепа на изменението на ЕТП за ЛНП, предложено от OTIF.

2.4.2. Приемане на ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута и за подсистемата „Инфраструктура“

- ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута (ЕТП за КВСМ — UTP TCRC)

С това ЕТП се определят подробни разпоредби за отговорностите на железопътните предприятия относно композирането на влаковете, които се използват в международния транспорт, както и отговорностите на управителите на инфраструктурата за проверката на съвместимостта между влаковете и маршрутите, за които са предназначени да бъдат използвани.

Предложеното ЕТП за КВСМ представлява комбинация от ограничени на брой подбрани параметри от два различни правни текста на ЕС, по-специално техническите спецификации за оперативна съвместимост за функционирането и управлението на

[5] Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1300/2014 по отношение на списъка на активите с оглед идентифициране на пречките пред достъпността, предоставяне на информация на потребителите, както и наблюдаване и оценяване на напредъка относно достъпността (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 1).

движението (TCOC за функционирането и управлението на движението) и спецификациите за регистъра на инфраструктурата (РИНФ).

ЕТП „Товарни вагони“ и ЕТП „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ съдържат препратки към проверки на съвместимостта с маршрута, при които железопътните предприятия проверяват всички съответните параметри на железопътните превозни средства или влаковете с цел да се гарантира съвместимостта с маршрута, по който ще бъдат използвани. С разпоредбите на предложеното ЕТП за КВСМ се цели да се заменят както допълнение I към ЕТП „Товарни вагони“, така и притурка K към ЕТП „Локомотиви и пътнически подвижен състав“.

Следователно допълнение I към ЕТП „Товарни вагони“ във версията, приета от Комисията от технически експерти на 30 септември 2020 г., с дата на влизане в сила 1 април 2021 г., и притурка K към ЕТП „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ от 1 януари 2015 г. следва да бъдат отменени при влизането в сила на ЕТП за КВСМ.

Заключение: Европейският съюз може да гласува в подкрепа на приемането на ЕТП за КВСМ, предложено от OTIF.

- ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“ (ЕТП „Инфраструктура“ — UTP INF)

С това ЕТП се определят параметрите на железопътната инфраструктура, които са от значение от гледна точка на съвместимостта с железопътните превозни средства, и специфичните методи за проверка на същите параметри.

Комисията от технически експерти е анализирала подробно правното основание и формулираните ръководни принципи и цели за разработването на ЕТП „Инфраструктура“.

ЕТП „Инфраструктура“ беше разработено след становището на техническата работна група и е основано на TCOC „Инфраструктура“, изменени последно с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията от 16 май 2019 г.

Заключение: Европейският съюз може да гласува в подкрепа на приемането на ЕТП „Инфраструктура“, предложено от OTIF.

2.4.3. Преразглеждане на Единните правила за ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП).

С цел да се осигури запазване на еквивалентността съгласно определението в член 3а, параграф 5 от Единните правила за ATMF между правилата на Европейския съюз и правилата на Конвенцията COTIF, правилата на Конвенцията COTIF следва да бъдат изменени.

Основната цел на новия текст е да се разшири обхватът на сертифицирането отвъд досегашния, който е ограничен до сертифицирането на СОП за товарни вагони, така че да включва всички типове железопътни превозни средства.

Вследствие на това и независимо от въпроса дали сертифицирането е задължително за дадена СОП, всяка СОП, включително тези, които не са сертифицирани от външни сертифициращи органи, трябва да съответства на общите изисквания и критерии за осигуряване на минимални нива на поддръжка, определени в приложение II към предложението за ЕТП.

В Единните правила за ATMF (притурка G към Конвенцията COTIF и наричани по-долу ATMF) са изложени общи правила относно структурите, които отговарят за поддръжката (СОП).

Като цяло има две причини за изменението на актуалните текстове:

– обхватът на сертифицирането на СОП в новото приложение А към ATMF се разширява така, че да се прилага не само по отношение на товарните вагони. Това следва да бъде отразено, по-специално в член 15 от ATMF, съгласно който понастоящем се регламентира сертифицирането на СОП единствено по отношение на товарните вагони,

– в член 3а от ATMF има препратка към законодателство на ЕС, което вече не е в сила (Директива 2004/49/ЕО[6] е отменена и заменена с Директива (ЕС) 2016/798[7]).

Заключение: Европейският съюз може да гласува в подкрепа на пълното преразглеждане на спецификациите за структурите, отговарящи за поддръжката (СОП), предложено от OTIF.

2.4.4. Актуализиране на препратките към техническите документи за ТСОС ТПТП, посочени в допълнение I от ЕТП ТПТП

В ЕТП ТПТП има препратка към техническите документи за ТСОС ТПТП[8], които се публикуват и редовно се актуализират на уебсайта на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA). Такава препратка беше включена в ЕТП, за да може разпоредбите за международното движение да залегнат в Конвенцията COTIF, но да бъдат управлявани от ERA. Тъй като изменението на тези препратки представлява формално изменение на ЕТП ТПТП, то трябва да е предмет на решение на Комисията от технически експерти в съответствие с член 20, параграф 1, буква б) от Конвенцията COTIF и членове 6 и 8а от APTU.

В резултат на това измененията на техническите документи, посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП, са необходими с цел поправка на грешки, отчитане на получените коментари, следване на техническия напредък и поддържане на еквивалентността със спецификациите, които се прилагат в ЕС.

Заключение: Европейският съюз може да гласува в подкрепа на предложението за актуализиране на препратките към техническите документи за ТСОС ТПТП, направено от OTIF.

2.5. Компетентност на Съюза и право на глас

Съгласно член 6 от Споразумението между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията COTIF, одобрено с решение на Съвета от 16 юни 2011 г.:

„1. За решения по въпроси, по които Съюзът има изключителна компетентност, Съюзът упражнява правата на глас на своите държави членки съгласно Конвенцията.

---

6 Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт).

7 Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102).

8 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/778 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1305/2014 по отношение на управлението на измененията (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 356).

2. За решения по въпроси, по които Съюзът има споделена компетентност със своите държави членки, гласуването се извършва или от Съюза, или от неговите държави членки.

3. Съгласно член 26, параграф 7 от Конвенцията, Съюзът разполага с брой гласове, равен на броя гласове на неговите държави членки, които са също така страни по Конвенцията. Когато Съюзът гласува, неговите държави членки не гласуват“.

Съгласно правото на Съюза Съюзът има изключителна компетентност по въпроси на железопътния транспорт, във връзка с които Конвенцията COTIF или приети съгласно нея правни инструменти може да засегнат или променят обхвата на тези съществуващи правила на Съюза.

Целта на предложеното решение е:

- да се хармонизират ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав и ЕТП за подвижния състав — товарните вагони, с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/387 на Комисията[9],
- да се хармонизират ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията[10],
- да се приеме ново ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията[11],
- да се приеме ново ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“, в съответствие с Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията[12], изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията[13],
- да се предложи на Ревизионната комисия на OTIF да преразгледа ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП), с цел привеждане в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798[14],

---

9 Регламент за Изпълнение (ЕС) 2020/387 на Комисията от 9 март 2020 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1302/2014 и (ЕС) 2016/919 по отношение на разширяването на областта на употреба и преходните фази (ОВ L 73, 10.3.2020 г., стр. 6).

10 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1300/2014 по отношение на списъка на активите с оглед идентифициране на пречките пред достъпността, предоставяне на информация на потребителите, както и наблюдаване и оценяване на напредъка относно достъпността (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 1).

11 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 5).

12 Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 1).

13 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1303/2014 и (ЕС) 2016/919 на Комисията и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията относно привеждането в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и изпълнението на специфичните цели, определени в Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 108).

14 Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102).

- да се хармонизират препратките към техническите документи за ТСОС ТПТП, посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП[15].

Правилата на Съюза ще бъдат категорично засегнати от приемането на тези решения.

Съюзът, представляван от Комисията, ще упражни правото си на глас по отношение на приемането на посочените решения.

3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА

Поради всички горепосочени причини Съюзът следва да гласува утвърдително.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на „*позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението*“.

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа, или страна по споразумението[16].

Понятието „*актове с правно действие*“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва и инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са „*годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба*“[17].

4.1.2. Приложение в конкретния случай

Актовете, които КТЕ има за задача да приеме, представляват актове с правно действие. Предвидените актове имат правно действие, тъй като с тях се изменя правната уредба на ОТИФ чрез привеждането на ЕТП, приети в рамките на Конвенцията COTIF, в съответствие с ТСОС на ЕС, Регламента за СОП и спецификациите за регистъра на железопътните превозни средства със съответните регламенти за изпълнение на ЕС, и са задължителни за Съюза.

Поради това процесуалноправното основание за предложеното решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

---

15 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/778 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1305/2014 по отношение на управлението на измененията (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 356).

16 Решение на Съда на Европейския съюз от 7 октомври 2014 г., Германия срещу Съвета на Европейския съюз, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точка 64.

17 Решение на Съда на Европейския съюз от 7 октомври 2014 г., Германия срещу Съвета на Европейския съюз, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

4.2. Материалноправно основание

4.2.1. Принципи

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискването от основната или преобладаващата цел или част.

4.2.2. Приложение в конкретния случай

Основната цел и съдържание на предвидения акт са свързани с железопътния транспорт.

Поради това материалноправното основание на предложеното решение е член 91 от ДФЕС.

4.3. Заключение

Правното основание за предложеното решение следва да бъде член 91 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

2021/0095 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 13-ото заседание на Комисията от технически експерти на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) относно приемането на изменения на единното техническо предписание (ЕТП) за локомотивите и пътническия подвижен състав, ЕТП за подвижния състав — товарните вагони, ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания или лица с намалена подвижност, относно приемането на ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, както и ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“, относно актуализирането на препратките към техническите документи за техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ (ТПТП), посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП, и относно преразглеждането на Единните правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение (ATMF), по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП)

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 на Съвета[18].

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

(3) В съответствие с член 13, параграф 1, буква е) от Конвенцията COTIF беше сформирана Комисията от технически експерти (КТЕ) на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF).

(4) В съответствие с член 20, параграф 1, буква б) от Конвенцията COTIF и в съответствие с член 6 от притурка F (APTU) КТЕ е компетентна да приема или да изменя, *inter alia*, единните технически предписания (ЕТП) за локомотивите и

[18] 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).

пътническия подвижен състав (ЕТП „Локомотиви и пътнически подвижен състав“), за товарните вагони (ЕТП „Товарни вагони“), за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ЕТП за ЛНП), техническите документи, посочени в допълнение I към ЕТП за телематичните приложения за товарни превози (ЕТП ТПТП), ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, и ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“.

(5) На последно място, в съответствие с член 15, параграф 2 от ATMF КТЕ е компетентна да предлага преразглеждането на ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП).

(6) КТЕ включи в дневния ред на 13-ото си заседание, което ще се проведе на 22 юни 2021 г., предложение за решения за изменение на ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав, ЕТП за подвижния състав — товарните вагони, ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, за приемане на ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, както и ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“, за актуализиране на препратките към техническите документи за ТСОС ТПТП, посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП, и за преразглеждане на Единните правила за ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП).

(7) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в КТЕ и, по отношение на преразглеждането на Единните правила за ATMF, в Ревизионната комисия на OTIF, тъй като предложените решения ще бъдат обвързващи за Съюза.

(8) С тези решения се цели хармонизиране на ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав, ЕТП за подвижния състав — товарните вагони, ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност съответно с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/387 на Комисията[19] и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията[20], приемане на ново ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, и ново ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“ в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията[21] и Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията[22], изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията[23], и отправяне на

---

19 Регламент за Изпълнение (ЕС) 2020/387 на Комисията от 9 март 2020 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1302/2014 и (ЕС) 2016/919 по отношение на разширяването на областта на употреба и преходните фази (ОВ L 73, 10.3.2020 г., стр. 6).

20 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1300/2014 по отношение на списъка на активите с оглед идентифициране на пречките пред достъпността, предоставяне на информация на потребителите, както и наблюдаване и оценяване на напредъка относно достъпността (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 1).

21 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 5).

22 Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 1).

23 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1303/2014 и (ЕС) 2016/919 на Комисията и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на

предложение към Ревизионната комисия на OTIF да преразгледа Единните правила за ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП), с цел хармонизиране на правилата с Директива (ЕС) 2016/798[24].

(9) Предложените решения са в съответствие с правото и стратегическите цели на Съюза, тъй като допринасят за привеждането на законодателството на OTIF в съответствие с еквивалентните разпоредби на правото на Съюза и поради това следва да бъдат подкрепени от Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 13-ото заседание на Комисията от технически експерти на Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г. относно измененията на ЕТП за локомотивите и пътническия подвижен състав, ЕТП за подвижния състав — товарните вагони, ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, относно приемането на ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, и ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“, относно актуализирането на препратките към техническите документи за ТСОС ТПТП, посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП, и относно преразглеждането на Единните правила за ATMF по отношение на структурите, отговарящи за поддръжката (СОП), е следната:

(1) да се гласува в подкрепа на предложените от КТЕ изменения на ЕТП за локомотивите и пътническия подвижния състав, както е посочено в работния документ на КТЕ TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS (приложение) и TECH-20041 LOC PAS (решение);

(2) да се гласува в подкрепа на предложените от КТЕ изменения на ЕТП за подвижния състав — товарните вагони, както е посочено в работния документ на КТЕ TECH-20042-CTE13 WAG (проектоизменения) и TECH-20042 WAG (решение);

(3) да се гласува в подкрепа на предложените от КТЕ изменения на ЕТП за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност съгласно работния документ на КТЕ TECH-20043-CTE UTP PRM (проектоизменения) и TECH-20043 PRM (решение);

(4) да се гласува в подкрепа на предложеното от КТЕ приемане на ЕТП, приложимо за проверките относно композирането на влака и съвместимостта с маршрута, съгласно работния документ на КТЕ TECH-20039 UTP TCRC и TECH-20039 TCRC (решение);

(5) да се гласува в подкрепа на предложеното от КТЕ приемане на ЕТП, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“, съгласно работния документ на КТЕ TECH-20040-UTP INF (проект) и TECH-20040 INF (решение);

Комисията относно привеждането в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и изпълнението на специфичните цели, определени в Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 108).

[24] Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102).

(6) да се гласува в подкрепа на предложението на КТЕ за актуализиране на препратките към техническите документи за ТСОС ТПТП, посочени в допълнение I към ЕТП ТПТП, съгласно работния документ на КТЕ TECH-21009-CTE UTP TAF (решение);

(7) да се гласува в подкрепа на преразглеждането на ATMF по отношение на структурите, които отговарят за поддръжката (СОП), съгласно работния документ на КТЕ TECH-20045 ATMF (решение).

Член 2

След като бъдат приети, решенията на Комисията от технически експерти се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*, като се посочва датата на влизането им в сила.

Адресат на настоящото решение е Комисията.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Съвета
Председател