EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Tehnisko ekspertu komitejas 13. sanāksmē, kurā paredzēts pieņemt grozījumus *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu, *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem un *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī pieņemt *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, un *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai, un pieņemt priekšlikumu atjaunināt atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas norādītas *TAF UTP* I papildinājumā, un priekšlikumu pārskatīt *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Tehnisko ekspertu komitejas (*CTE*) 13. sesija notiks 2021. gada 22. jūnijā Bernē. Sanāksmes darba kārtība ietver:

– priekšlikumu izdarīt grozījumus vienotajos tehniskajos priekšrakstos (*UTP*) par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu,

– priekšlikumu izdarīt grozījumus *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem,

– priekšlikumu izdarīt grozījumus *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām,

– priekšlikumu pieņemt *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm,

– priekšlikumu pieņemt *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai,

– priekšlikumu pārskatīt *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*),

– priekšlikumu atjaunināt atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas norādītas *TAF UTP* I papildinājumā.

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz iepriekšminētajiem lēmumiem, kurus paredzēts pieņemt *CTE*, ir jānosaka ar Padomes lēmumu, pamatojoties uz LESD 218. panta 9. punktu.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*)

1980. gada 9. maija Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (*COTIF*), ir starptautisks nolīgums, kura līgumslēdzējas puses ir Savienība un 25 dalībvalstis (tikai Kipra un Malta nav).

Eiropas Savienība pievienojās *COTIF* 2011. gada 16. jūnijā saskaņā ar Padomes Lēmumu 2013/103/ES[1]. Minētā lēmuma III pielikumā ir izklāstīti Padomes, dalībvalstu un Komisijas iekšējie noteikumi procedūrās saistībā ar *OTIF*. Minētā III pielikuma 3.1. punktā noteikts: ja darba kārtības punkts attiecas uz ekskluzīviem Savienības kompetences jautājumiem, Komisija balso Savienības vārdā.

Saskaņā ar *COTIF* 2. panta 1. punktu *OTIF* mērķis ir visos aspektos veicināt, uzlabot un atvieglot starptautisko dzelzceļa satiksmi, jo īpaši, izveidojot vienotu tiesību sistēmu dažādās tiesību jomās, kas attiecas uz starptautisko dzelzceļa satiksmi. *COTIF* arī reglamentē organizācijas vadību, tās mērķus, pilnvaras, attiecības ar līgumslēdzējām valstīm, kā arī darbību kopumā.

Tāpēc *COTIF* aptver dzelzceļa nozares tiesību aktus vairākos atšķirīgos juridiskajos un tehniskajos dzelzceļa jomas jautājumos, kas sadalīti divās daļās, proti, pati konvencija, kas

[1] Padomes Lēmums 2013/103/ES (2011. gada 16. jūnijs) par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp.).

reglamentē *OTIF* darbību, un astoņi papildinājumi, kuros noteiktas vienotas dzelzceļa tiesības:

– A papildinājums — Pasažieru starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgums (***CIV***),

– B papildinājums — Kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgums (***CIM***),

– C papildinājums — Bīstamo kravu starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi (***RID***),

– D papildinājums — Līgums par ritekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (***CUV***),

– E papildinājums — Līgums par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (***CUI***),

– F papildinājums — Vienoti noteikumi tādu tehnisko standartu apstiprināšanai un vienotu tehnisko priekšrakstu pieņemšanai, kas piemērojami izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētiem dzelzceļa materiāliem (***APTU UR***),

– G papildinājums — Vienoti noteikumi attiecībā uz starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu (***ATMF UR***),

– H papildinājums — Vienoti noteikumi par vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē (***EST UR***).

Uz *COTIF* F un G papildinājumu ir balstīti 12 vienotie tehniskie priekšraksti (*UTP*), kuri attiecas uz tehnisko savstarpējo izmantojamību. *COTIF* satvarā *UTP* ir tāds pats nolūks kā ES savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (SITS) saistībā ar atzīšanu dalībai starptautiskajā satiksmē.

F un G papildinājumu piemēro 42 no 47 valstīm, kas ir *COTIF* līgumslēdzējas puses, ieskaitot jau minētās 25 ES dalībvalstis.

2.2. *OTIF* Tehnisko ekspertu komiteja (*CTE*)

CTE ir izveidota ar *COTIF* 13. panta 1. punkta f) apakšpunktu. To veido *OTIF* dalībvalstis, kas piemēro *COTIF* F un G papildinājumu (*APTU*, *ATMF*).

CTE ir kompetence savstarpējas izmantojamības un tehniskās harmonizācijas jautājumos dzelzceļa jomā un tehniskās apstiprināšanas procedūrās. Tā izstrādā *APTU* un *ATMF* papildinājumus un to vienotos noteikumus, kas piemērojami izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētiem dzelzceļa materiāliem un kas jo īpaši attiecas uz:

- tehnisko priekšrakstu pieņemšanu attiecībā uz ritekļiem un infrastruktūru, kā arī standartu apstiprināšanu,
- procedūrām ritekļu atbilstības novērtēšanai,
- noteikumiem par ritekļu tehnisko apkopi,
- atbildību par vilciena sastāva veidošanu un ritekļu drošu izmantošanu,
- noteikumiem par riska izvērtējumu un novērtēšanu,
- reģistru specifikācijām.

CTE satvarā pašlaik darbojas pastāvīga darba grupa (*WG TECH*), kuras pienākums ir sagatavot komitejas lēmumus.

Saskaņā ar *COTIF* 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu un atbilstoši F papildinājuma (*APTU*) 6. pantam *CTE* kompetencē ir pieņemt vai grozīt *UTP*. Saskaņā ar *ATMF* 15. panta 2. punktu

CTE kompetencē ir ierosināt *ATMF* grozījumus attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*).

2.3. Aktu pieņemšana *CTE*

Saskaņā ar *APTU* 6. pantu *CTE* lemj, vai pieņemt *UTP* vai noteikumu, kas tos groza, saskaņā ar konvencijas 16. un 20. pantā un 33. panta 6. punktā paredzēto procedūru. Parastais *UTP* pieņemšanas process var ilgt aptuveni pusotru gadu.

2.4. Akti, kurus paredzēts pieņemt *CTE* 2021. gada 22. jūnija sesijā

2.4.1. Grozījumi UTP par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu, UTP par ritošo sastāvu — kravas vagoniem un UTP par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

OTIF vienotie tehniskie priekšraksti (*UTP*) ir no *COTIF* principiem, mērķiem un procedūrām izrietošs tehnisko specifikāciju kopums dzelzceļa materiālu konstrukcijai un ekspluatācijai, kura galvenais mērķis ir panākt maksimālu savstarpēju izmantojamību. Tādējādi *OTIF UTP* ir tāds pats nolūks kā ES savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām (SITS).

Lai nodrošinātu līdzvērtību starp ritekļiem, kuriem atļauja piešķirta saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, un ritekļiem, kuriem atļauts piedalīties starptautiskajā satiksmē saskaņā ar *ATMF* 3.a pantu, arī turpmāk ir jānodrošina Eiropas Savienības SITS un *COTIF UTP* saskaņotība.

Grozījumi, kurus ierosināts pieņemt *CTE*, nodrošinās Eiropas Savienības un *COTIF* noteikumu pastāvīgu un pilnīgu līdzvērtību, kā noteikts *ATMF*.

- *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu (*LOC&PAS*)

Šie *UTP* ir specifikācija, kas attiecas uz konkrētu apakšsistēmu nolūkā izpildīt pamatprasības un nodrošināt starptautiskajā dzelzceļa satiksmē nepieciešamo tehnisko sistēmu un komponentu savstarpēju izmantojamību. Pašreizējie *LOC&PAS UTP* tika izstrādāti, pamatojoties uz Eiropas Savienības Komisijas Regulu (ES) Nr. 1302/2014 (*LOC&PAS* SITS)[2].

Šā *LOC&PAS UTP* grozījumu priekšlikuma mērķis ir iekļaut jaunos elementus, kas izriet no *APTU* 2019. gada 1. marta vienoto noteikumu pārskatīšanas, un arī turpmāk nodrošināt *UTP* saskaņotību ar Eiropas Savienības *LOC&PAS* SITS, kurā ES izdarīja grozījumus 2019. gada 16. maijā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/776[3] un 2020. gada 9. martā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/387[4].

Lai nodrošinātu, ka ritekļiem, kuriem atļauja piešķirta saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, un ritekļiem, kuriem atļauts piedalīties starptautiskajā satiksmē saskaņā ar *ATMF* 3.a pantu, arī turpmāk tiek piemērota savstarpējā atzīšana, ir jāturpina gādāt par Eiropas Savienības SITS un *COTIF UTP* saskaņotību.

---

[2] Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" (OV L 356, 12.12.2014., 228. lpp.).

[3] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/776 (2019. gada 16. maijs), ar ko groza Komisijas Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1303/2014 un (ES) 2016/919 un Komisijas Īstenošanas lēmumu 2011/665/ES saskaņošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 un Komisijas Deleģētajā lēmumā (ES) 2017/1474 noteikto īpašo mērķu īstenošanai (OV L 139I, 27.5.2019., 108. lpp.).

[4] Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2020/387 (2020. gada 9. marts), ar ko Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1302/2014 un (ES) 2016/919 groza attiecībā uz izmantošanas telpas paplašināšanu un pārejas periodu pagarināšanu (OV L 73, 10.3.2020., 6. lpp.).

Turklāt pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES īpašie gadījumi, kas attiecas uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes dzelzceļa tīkla Lielbritānijas daļu, pēc to svītrošanas no SITS būtu jānorāda *UTP*.

Secinājums: Eiropas Savienība var balsojot atbalstīt *OTIF* ierosinātos grozījumus *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu.

- *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem (*WAG UTP*)

UTP par kravas vagoniem ir noteiktas prasības ritekļiem, ar kuriem paredzēts pārvadāt kravas automobiļus. Tās šobrīd ir līdzvērtīgas prasībām, kas noteiktas *WAG* SITS, kurā Eiropas Savienība izdarīja grozījumus ar 2019. gada 16. maija Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/776.

Šā priekšlikuma mērķis ir grozīt *WAG UTP*, lai iekļautu jaunos elementus, kas izriet no *APTU* 2019. gada 1. marta vienoto noteikumu pārskatīšanas, un arī turpmāk nodrošinātu saskaņotību ar juridiskajām normām Eiropas Savienībā.

Eiropas Savienība ir publicējusi Komisijas 2020. gada 9. marta Īstenošanas regulu (ES) 2020/387, ar kuru tika izdarīti jauni *WAG* SITS grozījumi. Tā rezultātā *WAG UTP* atkal ir jāgroza, lai nodrošinātu *UTP* un SITS pastāvīgu līdzvērtību.

Turklāt pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES īpašie gadījumi, kas attiecas uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes dzelzceļa tīkla Lielbritānijas daļu, pēc to svītrošanas no SITS būtu jānorāda *UTP*.

Secinājums: Eiropas Savienība var balsojot atbalstīt *OTIF* ierosinātos grozījumus *UTP* par kravas vagoniem.

- *UTP* attiecībā uz personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM UTP*)

PRM UTP ir noteiktas starptautiskajā satiksmē izmantojamiem ritekļiem piemērojamas saskaņotas prasības par piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Pašreizējie *PRM UTP* tika izstrādāti, pamatojoties uz Eiropas Savienības 2014. gada *PRM* SITS.

Šī ES SITS ar Komisijas 2019. gada 16. maija Īstenošanas regulu (ES) 2019/772[5] ir grozīta attiecībā uz aktīvu reģistru nolūkā apzināt šķēršļus piekļūstamībai, sniegt informāciju lietotājiem un uzraudzīt un novērtēt progresu piekļūstamības jomā.

Lai nodrošinātu, ka ritekļiem, kuriem atļauja piešķirta saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, un ritekļiem, kuriem atļauts piedalīties starptautiskajā satiksmē saskaņā ar *ATMF* 3.a pantu, arī turpmāk tiek piemērota savstarpējā atzīšana, ir jāturpina gādāt par Eiropas Savienības SITS un *COTIF UTP* saskaņotību.

Ierosinātie grozījumi *PRM UTP* saskaņos ar SITS jaunāko redakciju un nodrošinās starptautiskajā dzelzceļa satiksmē izmantojamiem ritekļiem piemērojamo *PRM* noteikumu pastāvīgu un pilnīgu līdzvērtību *ATMF* nozīmē.

Turklāt pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES īpašie gadījumi, kas attiecas uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes dzelzceļa tīkla Lielbritānijas daļu, pēc to svītrošanas no SITS būtu jānorāda *UTP*.

Secinājums: Eiropas Savienība var balsojot atbalstīt *OTIF* ierosinātos *PRM UTP* grozījumus.

---

[5] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/772 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1300/2014 groza attiecībā uz aktīvu reģistru nolūkā apzināt šķēršļus piekļūstamībai, sniegt informāciju lietotājiem un uzraudzīt un novērtēt progresu piekļūstamības jomā (OV L 139I, 27.5.2019., 1. lpp.).

2.4.2. Tādu UTP pieņemšana, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, un apakšsistēmas infrastruktūrai

- *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm (*TCRC UTP*)

Šie *UTP* paredz sīki izstrādātus noteikumus par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību par starptautiskajā satiksmē izmantojamo vilcienu sastāva veidošanu un infrastruktūras pārvaldītāju atbildību par vilcienu un maršrutu, kuros tos paredzēts izmantot, savietojamības pārbaudi.

Ierosinātajos *TCRC UTP* ir apvienoti vairāki parametri, kuri atlasīti no diviem dažādiem ES tiesību aktiem, proti, savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām, kas attiecas uz satiksmes nodrošināšanu un vadību (*OPE* SITS), un infrastruktūras reģistra (*RINF*) specifikācijām.

WAG UTP un *LOC&PAS UTP* ietver atsauces uz maršruta savietojamības pārbaudēm, kurās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pārbauda visus attiecīgos ritekļu vai vilcienu parametrus, lai nodrošinātu to savietojamību ar maršrutu, kurā tie tiks izmantoti. Ar ierosināto *TCRC UTP* noteikumiem paredzēts aizstāt gan *WAG UTP* I papildinājumu, gan *LOC&PAS UTP* K papildinājumu.

Tāpēc *WAG UTP* I papildinājums redakcijā, ko Tehnisko ekspertu komiteja pieņēma 2020. gada 30. septembrī un kas stājas spēkā 2021. gada 1. aprīlī, un 2015. gada 1. janvāra *LOC&PAS UTP* K papildinājums būtu jāatceļ, kad stājas spēkā *TCRC UTP*.

Secinājums: Eiropas Savienība var balsojot atbalstīt *OTIF* ierosināto *TCRC UTP* pieņemšanu.

- *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai (*INF UTP*)

Šie *UTP* nosaka dzelzceļa infrastruktūras parametrus, kas ir būtiski savietojamībai ar ritekļiem, un īpašas metodes šo parametru pārbaudei.

Tehnisko ekspertu komiteja sīki analizēja juridisko pamatu un noformulēja *INF UTP* izstrādes pamatprincipus un mērķus.

INF UTP tika izstrādāti, ņemot vērā *WG TECH* viedokli, un to pamatā ir *INF* SITS, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas 2019. gada 16. maija Īstenošanas regulu (ES) 2019/776.

Secinājums: Eiropas Savienība var balsojot atbalstīt *OTIF* ierosināto *INF UTP* pieņemšanu.

2.4.3. ATMF pārskatīšana attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (ECM)

Lai nodrošinātu *ATMF* 3.a panta 5. punktā noteikto pastāvīgo līdzvērtību starp Eiropas Savienības noteikumiem un *COTIF* noteikumiem, *COTIF* noteikumi būtu jāgroza.

Jaunā teksta galvenais mērķis ir paplašināt sertifikācijas tvērumu, attiecinot to uz visu veidu ritekļiem, jo iepriekš sertifikāciju *ECM* piemēroja tikai attiecībā uz kravas vagoniem.

Tāpēc un neatkarīgi no tā, vai konkrētajai *ECM* sertifikācija ir obligāta, visām *ECM*, ieskaitot tās, kuras nav sertificējusi neatkarīga sertifikācijas struktūra, ir jāatbilst *UTP* priekšlikuma II pielikumā noteiktajām vispārīgajām prasībām un kritērijiem, ar ko nodrošina tehniskās apkopes minimumu.

ATMF vienotajos noteikumos (*COTIF* G papildinājums, turpmāk "*ATMF*") ir izklāstīti vispārīgi noteikumi par struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*).

Kopumā pašreizējo tekstu grozīšanai ir divi iemesli.

– *ECM* sertifikācijas tvērums jaunajā *ATMF* A pielikumā ir plašāks un attiecas ne tikai uz kravas vagoniem. Tas būtu konkrēti jāatspoguļo *ATMF* 15. pantā, kurā pašlaik ir noteikta prasība sertificēt *ECM* tikai attiecībā uz kravas vagoniem.

– *ATMF* 3.a pantā ir atsauce uz ES tiesību aktu, kas vairs nav spēkā (Direktīva 2004/49/EK[6] ir atcelta un aizstāta ar Direktīvu (ES) 2016/798[7]).

Secinājums: Eiropas Savienība var balsojot atbalstīt *OTIF* priekšlikumu pilnībā pārskatīt specifikācijas attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*).

2.4.4. TAF UTP I papildinājumā norādīto atsauču uz TAF SITS tehniskajiem dokumentiem atjaunināšana

TAF UTP norādītas atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem[8], kas tiek publicēti un regulāri atjaunināti ES Dzelzceļa aģentūras (*ERA*) tīmekļvietnē. Šādas atsauces iekļautas *UTP*, lai IT noteikumus iestrādātu *COTIF*, bet to pārvaldība būtu *ERA* pārziņā. Tā kā šo atsauču grozīšana formāli ir *TAF UTP* grozījums, par to jāpieņem Tehnisko ekspertu komitejas lēmums saskaņā ar *COTIF* 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu un *APTU* 6. un 8.a pantu.

Tāpēc *TAF UTP* I papildinājumā minētie tehniskie dokumenti ir jāgroza, lai labotu kļūdas, ņemtu vērā atgriezenisko saiti, sekotu tehnikas attīstībai un saglabātu līdzvērtību ES piemērotajām specifikācijām.

Secinājums: Eiropas Savienība var balsojot atbalstīt *OTIF* priekšlikumu atjaunināt atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem.

2.5. Savienības kompetence un balsstiesības

Saskaņā ar 6. pantu Nolīgumā starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos *COTIF*, kas apstiprināts ar Padomes 2011. gada 16. jūnija lēmumu:

"1. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai ir ekskluzīva kompetence, Savienība īsteno tās dalībvalstu balsošanas tiesības saskaņā ar konvenciju.

2. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai un tās dalībvalstīm ir dalīta kompetence, balso vai nu Savienība, vai tās dalībvalstis.

3. Savienības balsu skaits ir līdzvērtīgs to Savienības dalībvalstu balsu skaitam, kuras vienlaikus ir konvencijas līgumslēdzējas puses, ievērojot konvencijas 26. panta 7. punktu. Ja balso Savienība, tās dalībvalstis nebalso."

Saskaņā ar Savienības tiesībām Savienībai ir piešķirta ekskluzīva kompetence ar dzelzceļa transportu saistītos jautājumos, ja *COTIF* vai saskaņā ar šo konvenciju pieņemti tiesību akti var ietekmēt šos spēkā esošos Savienības noteikumus vai mainīt to darbības jomu.

---

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva).

7 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).

8 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/778 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1305/2014 groza attiecībā uz izmaiņu kontroles pārvaldību (OV L 139I, 27.5.2019., 356. lpp.)

Ierosināto lēmumu mērķis ir:

- *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu un *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem saskaņot ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/387[9],
- *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām saskaņot ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/772[10],
- pieņemt jaunus *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, atbilstīgi Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2019/773[11],
- pieņemt jaunus *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai, atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 1299/2014[12], kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/776[13],
- ierosināt *OTIF* pārskatīšanas komitejai pārskatīt *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*), lai tos saskaņotu ar Direktīvu (ES) 2016/798[14],
- saskaņot atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas norādītas *TAF UTP* I papildinājumā[15].

Šo lēmumu pieņemšana nepārprotami ietekmēs Savienības noteikumus.

Savienībai, ko pārstāv Komisija, jāīsteno balsstiesības attiecībā uz šo lēmumu pieņemšanu.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

Visu iepriekšminēto iemeslu dēļ Savienībai balsojot būtu jāatbalsta ierosinātie priekšlikumi.

---

9 Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2020/387 (2020. gada 9. marts), ar ko Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1302/2014 un (ES) 2016/919 groza attiecībā uz izmantošanas telpas paplašināšanu un pārejas periodu pagarināšanu (OV L 73, 10.3.2020., 6. lpp.).

10 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/772 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1300/2014 groza attiecībā uz aktīvu reģistru nolūkā apzināt šķēršļus piekļūstamībai, sniegt informāciju lietotājiem un uzraudzīt un novērtēt progresu piekļūstamības jomā (OV L 139I, 27.5.2019., 1. lpp.).

11 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp.).

12 Komisijas Regula (ES) Nr. 1299/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).

13 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/776 (2019. gada 16. maijs), ar ko groza Komisijas Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1303/2014 un (ES) 2016/919 un Komisijas Īstenošanas lēmumu 2011/665/ES saskaņošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 un Komisijas Deleģētajā lēmumā (ES) 2017/1474 noteikto īpašo mērķu īstenošanai (OV L 139I, 27.5.2019., 108. lpp.).

14 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).

15 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/778 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1305/2014 groza attiecībā uz izmaiņu kontroles pārvaldību (OV L 139I, 27.5.2019., 356. lpp.)

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka "nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu".

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle vai nolīguma puse[16].

Jēdziens "lēmumi ar juridiskām sekām" ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas "var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu"[17].

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Akti, kurus *CTE* ir tiesīga pieņemt, ir akti ar juridiskām sekām. Paredzētajiem aktiem ir juridiskas sekas, jo tie groza *OTIF* tiesisko regulējumu, *COTIF UTP* saskaņojot ar ES SITS, savukārt *ECM* regulējumu un ritekļu reģistra specifikācijas saskaņojot ar attiecīgajām ES īstenošanas regulām, un tie Savienībai ir saistoši.

Tādēļ ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu pieņemama lēmuma materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no mērķa un satura, kāds ir paredzētajam aktam, par kuru Savienības vārdā jāpieņem nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti, no kuriem viens ir klasificējams kā galvenais, bet otrs ir pakārtots, lēmums saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, kas nepieciešams galvenajam vai dominējošajam mērķim vai komponentam.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz dzelzceļa transportu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. pants.

4.3. Secinājums

Par ierosinātā lēmuma juridisko pamatu būtu jānosaka LESD 91. pants sasaistē ar LESD 218. panta 9. punktu.

---

16 Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

17 Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

2021/0095 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Tehnisko ekspertu komitejas 13. sanāksmē, kurā paredzēts pieņemt grozījumus *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu, *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem un *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī pieņemt *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, un *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai, un pieņemt priekšlikumu atjaunināt atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas norādītas *TAF UTP* I papildinājumā, un priekšlikumu pārskatīt *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu sasaistē ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Savienība pievienojās 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (“*COTIF*”), saskaņā ar Padomes Lēmumu 2013/103/ES[18].

(2) Visas dalībvalstis, izņemot Kipru un Maltu, ir *COTIF* līgumslēdzējas puses.

(3) Saskaņā ar *COTIF* 13. panta 1. punkta f) apakšpunktu tika izveidota Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Tehnisko ekspertu komiteja (“*CTE*”).

(4) Saskaņā ar *COTIF* 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu un saskaņā ar F papildinājuma (*APTU*) 6. pantu *CTE* kompetencē ir pieņemt vai grozīt, cita starpā, vienotos tehniskos priekšrakstus (*UTP*) par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu (*Loc&Pas UTP*), kravas vagoniem (Vagonu *UTP*), dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM UTP*), tehniskajiem dokumentiem, uz kuriem dotas atsauces kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu *UTP* (*TAF UTP*) I papildinājumā, kā arī pieņemt *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, un *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai.

(5) Visbeidzot, saskaņā ar *ATMF* 15. panta 2. punktu *CTE* kompetencē ir ierosināt pārskatīt *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*).

[18] Padomes Lēmums 2013/103/ES (2011. gada 16. jūnijs) par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp.).

(6) 2021. gada 22. jūnijā paredzētās *CTE* 13. sesijas darba kārtībā iekļauts priekšlikums pieņemt lēmumus, ar ko izdara grozījumus *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu, *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem un *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī pieņem *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, un *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai, atjaunina atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas norādītas *TAF UTP* I papildinājumā, un pārskata *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*).

(7) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *CTE* un — attiecībā uz *ATMF* pārskatīšanu — *OTIF* pārskatīšanas komitejā, jo ierosinātie lēmumi Savienībai būs saistoši.

(8) Minēto lēmumu mērķi ir *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu, *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem un *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām saskaņot attiecīgi ar Komisijas Īstenošanas Regulu (ES) 2020/387[19] un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/772[20], kā arī pieņemt jaunus *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, un jaunus *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai, atbilstīgi Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2019/773[21] un Komisijas Regulai (ES) Nr. 1299/2014[22], kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/776[23], un ierosināt *OTIF* pārskatīšanas komitejā pārskatīt *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*), lai tos saskaņotu ar Direktīvu (ES) 2016/798[24].

(9) Ierosinātie lēmumi, kas veicina *OTIF* tiesību aktu saskaņošanu ar līdzvērtīgiem Savienības tiesību aktu noteikumiem, ir saskaņā ar Savienības tiesībām un stratēģiskajiem mērķiem, un tāpēc Savienībai tie būtu jāatbalsta,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem 1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem Tehnisko ekspertu komitejas 13. sesijā, kurā paredzēts pieņemt

---

19 Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2020/387 (2020. gada 9. marts), ar ko Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1302/2014 un (ES) 2016/919 groza attiecībā uz izmantošanas telpas paplašināšanu un pārejas periodu pagarināšanu (OV L 73, 10.3.2020., 6. lpp.).

20 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/772 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1300/2014 groza attiecībā uz aktīvu reģistru nolūkā apzināt šķēršļus piekļūstamībai, sniegt informāciju lietotājiem un uzraudzīt un novērtēt progresu piekļūstamības jomā (OV L 139I, 27.5.2019., 1. lpp.).

21 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp.).

22 Komisijas Regula (ES) Nr. 1299/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).

23 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/776 (2019. gada 16. maijs), ar ko groza Komisijas Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1303/2014 un (ES) 2016/919 un Komisijas Īstenošanas lēmumu 2011/665/ES saskaņošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 un Komisijas Deleģētajā lēmumā (ES) 2017/1474 noteikto īpašo mērķu īstenošanai (OV L 139I, 27.5.2019., 108. lpp.).

24 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).

grozījumus *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu, *UTP* par kravas vagoniem un *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī pieņemt *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, un *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai, un pieņemt priekšlikumu atjaunināt atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas norādītas *TAF UTP* I papildinājumā, un priekšlikumu pārskatīt *ATMF* attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*), ir šāda:

(1) balsojot atbalstīt *CTE* ierosinātos grozījumus *UTP* par lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu, kas izklāstīti *CTE* darba dokumentā "TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS pielikums" un "TECH-20041 LOC PAS lēmums";

(2) balsojot atbalstīt *CTE* ierosinātos grozījumus *UTP* par ritošo sastāvu — kravas vagoniem, kas izklāstīti *CTE* darba dokumentā "TECH-20042-CTE13 WAG grozījumu projekts" un "TECH-20042 WAG lēmums";

(3) balsojot atbalstīt *CTE* ierosinātos grozījumus *UTP* par dzelzceļa sistēmas piekļūstamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas izklāstīti *CTE* darba dokumentā "TECH-20043-CTE UTP PRM grozījumu projekts" un "TECH-20043 PRM lēmums";

(4) balsojot atbalstīt *CTE* priekšlikumu pieņemt *UTP*, kas piemērojami vilciena sastāva veidošanai un maršruta savietojamības pārbaudēm, kā izklāstīts *CTE* darba dokumentā "TECH-20039 UTP TCRC" un "TECH-20039 TCRC lēmums";

(5) balsojot atbalstīt *CTE* priekšlikumu pieņemt *UTP*, kas piemērojami infrastruktūras apakšsistēmai, kā izklāstīts *CTE* darba dokumentā "TECH-20040-UTP INF projekts" un "TECH-20040 INF lēmums";

(6) balsojot atbalstīt *CTE* priekšlikumu atjaunināt atsauces uz *TAF* SITS tehniskajiem dokumentiem, kas norādītas *TAF UTP* I papildinājumā, kā izklāstīts *CTE* darba dokumentā "TECH-21009-CTE UTP TAF lēmums";

(7) balsojot atbalstīt *ATMF* pārskatīšanu attiecībā uz struktūrvienībām, kas atbild par tehnisko apkopi (*ECM*), kā izklāstīts *CTE* darba dokumentā "TECH-20045 ATMF lēmums".

2. pants

Pēc Tehnisko ekspertu komitejas lēmumu pieņemšanas tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, norādot to spēkā stāšanās datumu.

Šis lēmums ir adresēts Komisijai.

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs