2025/1251

27.6.2025 г.

# РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1251 НА СЪВЕТА

**от 16 юни 2025 година**

**относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 17-ата сесия на Комисията от технически експерти на Международната организация за международни железопътни превози (OTIF) във връзка с преразглеждането на единните технически предписания, приложими за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“, за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, за маркирането на превозните средства, за подсистемата „Инфраструктура“ и за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“, както и във връзка с актуализирането на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF**

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 (COTIF) от 9 май 1980 г., както е изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г., с Решение 2013/103/ЕС на Съвета ([1]) и със Споразумението между Европейския съюз и Международната организация за международни железопътни превози (OTIF) относно присъединяването на Европейския съюз към COTIF ([2]).

(2) Съгласно член 13, параграф 1, буква f) от COTIF беше създадена Комисията от технически експерти (наричана по-нататък „KTE“) на OTIF.

(3) Съгласно член 20, параграф 1, буква b) от COTIF и в съответствие с член 6, параграф 1 от Единните правила за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания, приложими за железопътни средства, предназначени да бъдат използвани в международно съобщение (APTU), съставляващи Притурка F към COTIF, KTE е компетентна да приема или изменя, наред с другото, единните технически предписания (UTP) за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ (UTP LOC&PAS), за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (UTP PRM), за маркирането на превозните средства (UTP Marking), за подсистемата „Инфраструктура“ (UTP INF) и за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ (UTP TAF).

(4) Съгласно член 20, параграф 1, буква e) от COTIF и в съответствие с член 21, параграф 4 от Единните правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение (ATMF, съставляващи притурка G към Конвенцията), KTE е компетентна да приема или да изменя, наред с другото, Наръчника за прилагане и използване на Единните правила APTU и ATMF.

(5) В дневния ред на 17-ото си заседание, което ще се проведе на 17 и 18 юни 2025 г., KTE включи предложение за решения за преразглеждане на UTP LOC&PAS, на UTP PRM, на UTP Marking и на UTP INF, за изменение на допълнение I към UTP TAF, както и за актуализиране на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила APTU и ATMF.

(6) Предвидените актове на KTE ще имат правни последици.

(7) Целесъобразно е да бъде определена позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в KTE, тъй като предложените решения ще бъдат обвързващи за Съюза съгласно член 6, параграф 1 от APTU и член 35, параграфи 3 и 4 от COTIF.

([1]) Решение 2013/103/ЕС на Съвета от 16 юни 2011 г. за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Международната 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

([2]) Споразумение между Европейския съюз и Международната 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Посочените решения имат за цел UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking и UTP INF да бъдат приведени в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1694 на Комисията [3] (наричан по-нататък „пакет ТСОС от 2023 г.“), позоваванията на техническите документи на Европейската железопътна агенция (ERA) в техническите спецификации за оперативна съвместимост, отнасящи се до телематичните приложения за товарни превози (ТСОС на ТПТП), изброени в допълнение I към UTP TAF да бъдат приведени в съответствие с Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията [4] и Наръчникът за прилагане и използване на Единните правила APTU и ATMF да бъде актуализиран, като се вземе предвид обратната информация от договарящите държави по COTIF за натрупания опит.

(9) Предвидените решения на ОТІF за преразглеждане на UTP PRM, на UTP Marking и на UTP INF са в съответствие с правото и стратегическите цели на Съюза, доколкото допринасят за привеждането на законодателството на ОТІF в съответствие със съответните разпоредби на правото на Съюза и поради това следва да бъдат подкрепени от Съюза.

(10) Предвидените решения на ОТІF за преразглеждане на UTP LOC&PAS и за изменение на допълнение I към UTP TAF по принцип също са в съответствие с правото и стратегическите цели на Съюза и допринасят за привеждането на законодателството на ОТІF в съответствие с равностойните му разпоредби на правото на Съюза. Някои от предложените от ОТІF промени обаче следва да бъдат приведени в съответствие с пакета ТСОС от 2023 г. Затова е необходимо да се предложат изменения в предвидените решения на ОТІF за преразглеждане на UTP LOC&PAS и за изменение на допълнение I към UTP TAF с цел да се осигури съгласуваност с достиженията на правото на Съюза, както са изменени с пакета ТСОС от 2023 г. Ето защо Съюзът следва да подкрепи предвидените решения, при условие че бъдат направени посочените изменения,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 17-ата сесия на Комисията от технически експерти (КТЕ) на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТІF) във връзка с преразглеждането на единните технически предписания (UTP), приложими за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ (UTP LOC&PAS), за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (UTP PRM), за маркирането на превозните средства (UTP Marking), за подсистемата „Инфраструктура“ (UTP INF), във връзка с привеждането в съответствие на позоваванията на техническите документи в техническите спецификации за оперативна съвместимост, отнасящи се до телематичните приложения за товарни превози (ТСОС за ТПТП), изброени в допълнение I към UTP за телематичните приложения за товарни превози (UTP TAF), и във връзка с актуализирането на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила APTU и ATMF, е следната:

1) да се гласува в подкрепа на предложеното от КТЕ преразглеждане на UTP LOC&PAS, приложими за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“, както се съдържа в работен документ TECH-25003 UTP LOC&PAS на КТЕ, при условие че бъдат направени следните изменения:

   а) в раздел 1 (Introduction) от приложението, във втория параграф думата „infrastructure“ да се замени с думата „network(s)“;

   б) в точка 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) от приложението, в четвъртия параграф думите „UTP WAG“ да се заличат;

   в) в точка 2.2.1 (Train formation), подточка 1 терминът „OTIF technical admission“ да се замени с „UTP verification procedure“;

   г) точки 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) и 3.2.2 (Requirements specific to other subsystems) да се заличат;

   д) в точка 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) заглавието на буква d) (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) да се замени с „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;

[3] Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1694 на Комисията от 10 август 2023 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1300/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1304/2014 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777 (ОВ L 222, 8.9.2023 г., стр. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

[4] Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията от 11 декември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 62/2006 (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

е) в подточка 8 от точка 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), в подточки 3 и 4 от точка 4.2.4.3 (Type of brake system), в подточка 3 от точка 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), в подточка 5 от точка 4.2.4.4.2 (Service braking command), в подточка 4 от точка 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), в подточка 6 от точка 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), в подточка 9 от точка 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), в подточка 2 от точка 4.2.5.5.6 (Door opening), в подточка 8 от точка 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), в подточка 4 от точка 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), в подточка 5, втори параграф от точка 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)), в подточки 5 и 6 от точка 4.2.9.1.6 (Driver's desk Ergonomics), в подточка 4 от точка 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), в точки 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), в подточка 5 от точка 4.2.10.4.2 (Smoke Control), в точка 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— думите „signalling system“ да се заменят с „control-command and signalling subsystem“;

— да се заличат думите „See point 4.3.4“;

ж) в точка 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) изразът „Note to points (1) – (4)“ да се заличи;

з) в точка 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) третият параграф да се замени с „For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.“;

и) в точка 4.2.7.1.4 (Lamp controls), подточка 3 думите „a flashing/blinking mode“ да се заменят с „an automatic flashing/blinking mode“;

й) в подточка 1 от точка 4.2.9.6 (Recording device) четвъртият параграф да се замени с „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“;

к) в точка 4.2.12.2 (General documentation), подточка 24:

— в първо тире думите „signalling equipment“ да се заменят с „control-command and signalling subsystem“;

— във второ тире текстът да се замени с „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;

л) в точка 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), подточка 1 да се заличат думите „and assessing entity“;

м) в точка 7.3.2 (List of specific cases) се заличават всички специфични случаи за Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия;

2) да се гласува в подкрепа на предложените от КТЕ изменения на UTP PRM, приложими за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, както се съдържат в работния документ TECH-25004 UTP PRM на КТЕ;

3) да се гласува в подкрепа на предложените от КТЕ изменения на UTP Marking, приложими за маркирането на превозни средства, както се съдържат в работния документ TECH-25005 UTP Marking на КТЕ;

4) да се гласува в подкрепа на предложените от КТЕ изменения на UTP INF, приложими за подсистемата „Инфраструктура“, както се съдържат в работния документ TECH-25006 UTP INF на КТЕ;

5) да се гласува в подкрепа на предложението на КТЕ позоваванията на техническите документи на Европейската железопътна агенция (ERA), отнасящи се до „телематичните приложения за товарни превози“ (ТСОС на ТПТП), изброени в допълнение I към UTP TAF, да се приведат в съответствие с Регламент (ЕС) № 1305/2014, както се съдържа в работния документ TECH-25007 UTP TAF на КТЕ, при условие че бъде направено следното изменение:

— в таблицата в допълнение I, ред номер 6 да се замени, както следва:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 6 | ERA-TD-105 | ТСОС на ТПТП — приложение D.2: притурка F — ТСОС на ТПТП „Модел на данни и съобщения“ | 3.5.1 | 15.12.2024 г. |

6) да се гласува в подкрепа на предложението на КТЕ за актуализиране на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила APTU и ATMF, както се съдържа в работния документ TECH-25011 Handbook на КТЕ, при условие че бъдат направени следните изменения:

   — точка 5.3.3 — SPECIFIC CASES

   — в първо тире думите „A specific case is primarily used“ да се заменят с „A specific case should be used“;

   — в първо тире след думите „deviation from a requirement in the UTP“ да се добавят думите „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.“;

   — в първо тире думите „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTP“ да се заменят с „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs.“;

   — в пето тире думите „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ да се заменят с „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method“;

   — точка 5.4 — NATIONAL TECHNICAL REQUIREMENTS

   — в четвъртия параграф думите „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ да се заменят с „In case a national technical requirement falls, in full or in part, within the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case“;

   — точка 10.3 — CORRELATION WITH UNION LAW

   — във втория параграф думите „whether an ECM“ да се заменят с „whether their ECM“;

   — в четвърти параграф, първо тире думите „should be accepted“ да се заменят с „should be accepted in international traffic“;

   — в четвърти параграф, второ тире думите „For the purpose of providing ECM services,“ да се заменят с „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,“, а думите „Contracting States“ да се заменят с „that Contracting State“;

7) Комисията може да одобри незначителни промени в актовете на КТЕ, посочени в настоящия член, без да е необходимо допълнително решение на Съвета.

*Член 2*

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

*Член 3*

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Люксембург на 16 юни 2025 година.

*За Съвета*

*Председател*

P. HENNIG-KLOSKA