



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.10.2018
COM(2018) 684 final

2018/0352 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в рамките на писмената процедура, която ще бъде открита от Комисията от технически експерти на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) с оглед на приемането на изменения в единните технически предписания UTP GEN-B и UTP TAF

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

На своята 11-та сесия, проведена в Берн в периода 12—13 юни 2018 г., Комисията от технически експерти (КТЕ) на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) реши да приеме чрез писмена процедура някои изменения в единните технически предписания (УТР): УТР GEN-B по отношение на определението на подсистеми и УТР TAF относно телематичните приложения за превоз на товари.

Единните технически предписания на ОТИФ представляват набор от технически спецификации, разработени на основата на принципите, целите и процедурите на Конвенцията за международни железопътни превози (СОТИФ), за изграждането и експлоатацията на железопътни средства с първостепенната цел за постигане на максимална оперативна съвместимост. Така единните технически предписания в ОТИФ са еквивалентни на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на ЕС.

В УТР GEN B са определени подсистемите на железопътната система в рамките на обхвата на АРТУ и АТМФ; притурки F и G към Конвенцията. Те са еквивалентни на съответните разпоредби на ЕС в приложение II към Директива (ЕС) 2016/797 от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз¹.

В УТР TAF са установени основни и допълнителни изисквания по отношение на процеса на комуникация между железопътните предприятия и управителите на инфраструктури, базите данни, предвидени да бъдат използвани за проследяване на движението на влаковете и вагоните, и информацията, която трябва да се предоставя на клиентите на товарни превози, без която подсистемата TAF не може да функционира. Те са равностойни на ТСОС ТПТП².

За настоящото предложение за изменение на горепосочените УТР, което предстои да бъде прието чрез писмена процедура, се изисква решение на Съвета за определяне на позицията, която да бъде заета от името на Съюза. Предложените изменения са следните:

- изменения в точки 2.1, 2.2 и 2.3 от УТР GEN-B, както са посочени в приложението към настоящото решение, и в Работен документ TECH-18010-STE11-5 на КТЕ³,
- актуализация на TAF УТР, за да бъде включен преразгледаният Списък с технически документи (допълнение I) от ТСОС ТПТП,

като главната цел е да се осигури еквивалентност между ТСОС и УТР.

¹ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз, ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

² 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, ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 438.

³ <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea2-Working-Documents/2018/TECH-18010-CTE11-5-e-UTP-GEN-B-amendments.pdf>.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за международни железопътни превози (COTIF)

Конвенцията COTIF е правният текст, с който се учредява OTIF. Според член 2, параграф 1 от COTIF целта на организацията 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. COTIF регламентира също така функционирането на организацията, нейните цели, правомощия, отношения с договарящите държави и нейните дейности като цяло.

Ето защо COTIF се занимава с железопътното законодателство по редица различни правни и технически въпроси, разделени на две части: самата конвенция, която регламентира функционирането на OTIF, и осемте притурки (включително новата притурка Н, която ще бъде приета на предстоящото 13-то Общо събрание на OTIF), които установяват единен железопътен правен режим.

- Притурка А — Договор за международен железопътен превоз на пътници (**CIV**),
- Притурка В — Договор за международен железопътен превоз на товари (**CIM**),
- Притурка С — Международен железопътен превоз на опасни товари (**RID**),
- Притурка D — Договор за използване на подвижен състав в международно железопътно съобщение (**CUV**),
- Притурка Е — Договор за използване на инфраструктурата в международно железопътно съобщение (**CUV**),
- Притурка F — Единни правила за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания за железопътните средства, предназначени за използване в международно съобщение (**APTU UR**),
- Притурка G — Единни правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение (**ATMF UR**),
- Притурка Н — Единни правила за безопасна експлоатация на влакове в международно съобщение (**EST UR**).

Въз основа на притурки F и G към COTIF са издадени 12 UTP за техническа оперативна съвместимост.

COTIF се прилага в 46 държави, в това число 26 държави — членки на ЕС (всички с изключение на Малта и Кипър).

2.2. Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF)

На 16 юни 2011 г. Съветът прие Решение 2013/103/ЕС на Съвета⁴ за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и OTIF за присъединяване на

⁴ 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).

Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. Споразумението влезе в сила на 1 юли 2011 г.

Съюзът, както и всички държави членки, с изключение на Кипър и Малта, са страни по споразумението. В Решение 2013/103/ЕС на Съвета е посочено, че Комисията представлява Съюза на заседанията на OTIF. То съдържа също така Декларация на Съюза относно упражняването на компетентността (приложение I) и предвижда вътрешни договорености между Съвета, държавите членки и Комисията относно работните процедури в OTIF (приложение III).

2.3. Комисия от технически експерти на OTIF

КТЕ е орган на OTIF, създаден съгласно член 8 от COTIF. Тя включва държавите — членки на OTIF, които прилагат притурки F и G (APTU, ATMF) към 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 към железопътните средства, предназначени за използване в международно съобщение, като се отнасят по-специално до:

- приемането на технически предписания за железопътните возила и инфраструктурата, както и за утвърждаването на стандарти;
- процедури по отношение на оценката на съответствието на железопътните возила;
- разпоредби по отношение на поддръжката на железопътните возила;
- отговорности за композирането на влакове и безопасното използване на железопътните возила;
- разпоредби по отношение на определянето и оценката на риска;
- спецификации за регистрите.

В КТЕ понастоящем е сформирана постоянна работна група (WG TECH), която отговаря за изготвянето на решенията на споменатата комисия.

2.4. Приемане на актове в КТЕ чрез писмена процедура

Обичайният процес на приемане на UTP е определен в членове 6 и 8 от APTU и може да отнеме около година и половина. КТЕ може да приема изменения в UTP също така чрез писмена процедура в съответствие с член 21, параграф 3 от Правилника за дейността на КТЕ⁵, която е по-бърза и може да отнеме 6 месеца. На 11-та сесия на КТЕ членовете се съгласиха, по предложение на председателя, измененията да бъдат приети чрез писмена процедура в съответствие с член 21, параграф 3 от Правилника за дейността на КТЕ.

В съответствие с член 21, параграф 3 от Правилника за дейността на КТЕ, комисията ще вземе решение чрез писмена процедура като се ръководи от следните правила:

⁵ http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/02_organe/06_fachaus_tech/RI-CTE_11_02_2009_e.pdf.

- всички членове на техническата комисия се уведомяват в писмен вид за предмета и причините за такова гласуване;
- по отделните въпроси се гласува отделно;
- членовете биват приканени да изпратят на Генералния секретар на OTIF своето гласуване в писмен вид в рамките на определен срок (дата и час), който не трябва да бъде по-кратък от двадесет и един календарни дни;
- Генералният секретар на OTIF потвърждава в писмен вид получаването на всеки глас;
- всички отговори, получени в рамките на срока, се записват;
- кворумът е същият като за заседанията на КТЕ. Ако броят на отговорите, получени в рамките на срока, не достигне нужния кворум, предложението се счита за отхвърлено. То обаче може отново да бъде внесено на следващото заседание на Техническата комисия;
- ако най-малко трима членове на Комисията поискат предложените мерки да бъдат разгледани на заседание на Комисията, писмената процедура се прекратява без резултат; възможно най-скоро се свиква заседание на Комисията и
- всички членове биват уведомени за резултата от процедурата на гласуване.

2.5. Актове на КТЕ, за които се предвижда да бъдат приети чрез писмена процедура

На своята 11-та сесия КТЕ внесе предложение за приемането на решение чрез писмена процедура за следните изменения:

- изменения на точки 2.1, 2.2 и 2.3 от UTP GEN-B по отношение на подсистемите;
- актуализация на UTP TAF с оглед на привеждането им в съответствие с преразгледаната версия на TCOC ТПТП.

Предложените изменения в UTP GEN-B са по искане на КТЕ 10, а именно точка 2.1 от UTP GEN-B да бъде изменена с цел да бъдат включени мостовите към вече включените железопътни линии и стрелки. Според обосновката, ако интерфейсите между мостовете и железопътните возила не се управляват правилно, това може да доведе до вредни вибрации.

Въз основа на искането от КТЕ 10 този въпрос беше обсъден в работната група WG ТЕСН и беше постигнато съгласие, че обхватът на точка 2.1 от UTP GEN-B може да бъде изменен, като се посочи по-общо, че COTIF включва инфраструктура, доколкото е свързана с интерфейси с железопътните возила, без да се навлиза в допълнителни детайли. Този общ принцип би бил приложим също така за други подсистеми във връзка със стационарни инсталации, т.е. подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, както и енергийните подсистеми.

След приемането на това изменение Комисията от технически експерти би била компетентна да взема решения точно кои интерфейси трябва да бъдат обхванати за

всяко (бъдещо) UTP, касаещо енергийните и инфраструктурните подсистеми, както и подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия.

Това съответства на стратегическия документ на OTIF относно разработването на разпоредби по отношение на инфраструктурата, който беше обсъден на КТЕ 11 (документ „TECH-18012-СТЕ11-6.2“) и въз основа на който КТЕ възложи на WG TECH да разработи предложения за подходящи и изпълними разпоредби по отношение на инфраструктурата.

Актуализацията в UTP TAF е предложена в съответствие с наскоро направеното преразглеждане на TCOC ТПТП, с което са актуализирани структурата на съобщенията в TCOC ТПТП, моделът на данни и съобщения, оперативната база данни за вагони и интермодални единици (WIMO) и е приет ИТ стандарт за комуникационния слой на общия интерфейс. Тези промени са направени, за да се преодолее прилаганата досега логика, свързана с индустриална собственост върху правата, и да се позволи по-бързо и евтино прилагане на този инструмент в общността на потребителите на TCOC ТПТП. Референтните файлове съответно са преразгледани, в резултат на което Списъкът с технически документи (допълнение I) към TCOC ТПТП беше актуализиран. Това налага актуализиране на съответния списък в UTP TAF.

Предвидените актове ще бъдат правно обвързващи за държавите — членки на OTIF, и регионалните организации за икономическа интеграция, които са присъединени към COTIF, и по-специално Съюза. Целта на предвидените актове е допълнителното привеждане на единните технически предписания (UTP) според COTIF в съответствие с техническите спецификации за оперативна съвместимост (TCOC) на ЕС.

2.6. Компетентност на Съюза и права на гласуване

В съответствие с член 6 от Споразумението между ЕС и OTIF:

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

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.“

Както е определено в приложение I към Решение 2013/103/ЕС на Съвета, в железопътния сектор Европейският съюз упражнява споделена компетентност с държавите членки съгласно член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

Съгласно правото на Съюза, Съюзът има изключителна компетентност по въпроси на железопътния транспорт, във връзка с които COTIF или приети съгласно нея правни инструменти може да засегнат или променят обхвата на тези съществуващи правила на Съюза. Правилата на Съюза категорично ще бъдат засегнати от приемането на такива изменения, тъй като целта на мярката е привеждането на UTP, приети в рамките на COTIF, в съответствие с разпоредбите на ЕС в приложение II към Директива (ЕС) 2016/797 и с TCOC ТПТП.

Поради това в настоящия случай Съюзът, представляван от Комисията, следва да упражни правото на глас.

3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ДА БЪДЕ ЗАЕТА ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА

Поради всички горепосочени причини Съюзът следва да гласува утвърдително в рамките на писмената процедура.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) са предвидени 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, без значение дали Съюзът е член на органа или страна по споразумението⁶.

Понятието *„актове с правно действие“* включва актове, които имат правно действие по силата на международните правни норми, регламентиращи въпросния орган. То включва също така инструменти, които не са правно обвързващи според международното право, но са *„годни да оказват съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“*⁷.

4.1.2. Приложение в настоящия случай

Актовете, които КТЕ е задължена да приеме, представляват актове с правно действие. Предвидените актове имат правно действие, тъй като с тях се изменя правната уредба на OTIF чрез привеждането на UTP, приети в рамките на COTIF, в съответствие с TCOС на ЕС по отношение на подсистемите.

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

4.2. Заключение

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

5. ПУБЛИКУВАНЕ НА ПРЕДВИДЕНИЯ АКТ

Тъй като с акта на КТЕ ще бъде изменено UTP GEN-B, основано на притурка F към COTIF, е целесъобразно след приемането му той да бъде публикуван в *Официален вестник на Европейския съюз*.

⁶ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Федерална република Германия срещу Съвет на Европейския съюз, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точка 64.

⁷ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Федерална република Германия срещу Съвет на Европейския съюз, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, точки 61—64.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в рамките на писмената процедура, която ще бъде открита от Комисията от технически експерти на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) с оглед на приемането на изменения в единните технически предписания UTP GEN-B и UTP TAF

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 „COTIF“), в съответствие с Решение 2013/103/ЕС на Съвета⁸.
- (2) Всички държави членки, с изключение на Кипър и Малта, прилагат COTIF.
- (3) В съответствие с член 8 от COTIF беше сформирана Комисията от технически експерти (КТЕ) на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ). Според член 20, параграф 1, буква б) от COTIF и членове 6 и 8а от притурка F (APTU), КТЕ е компетентна да взема решения за приемането на единни технически предписания (UTP) или разпоредба за изменение на UTP въз основа на притурка F (APTU) и притурка G (ATMF) към Конвенцията COTIF.
- (4) Като резултат от своята 11-та сесия, която се проведе на 12 и 13 юни 2018 г., КТЕ реши да приеме чрез писмена процедура изменения в точки 2.1, 2.2 и 2.3 от UTP относно подсистемите (UTP GEN-B), за да бъдат включени железопътните прелези и други инженерни конструкции като мостове в определението на инфраструктурни подсистеми, както е посочено в приложението към настоящото решение.
- (5) Целесъобразно е да се определи позицията, която да бъде заета в КТЕ от името на Съюза, тъй като измененията в точки 2.1, 2.2 и 2.3 от UTP GEN-B въз основа на притурка F (APTU) към Конвенцията COTIF ще бъдат задължителни за Съюза.

⁸ 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).

- (6) Целта на тези изменения е определението на подсистеми в UTP GEN B по COTIF да бъде приведено в съответствие с разпоредбите на Съюза от приложение II към Директива (ЕС) 2016/797⁹ чрез включването на железопътните прелези и други инженерни конструкции като мостове в определението на инфраструктурна подсистема.
- (7) Предложените изменения 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 Съюза, и поради това следва да бъдат подкрепени от Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която да бъде зета от името на Съюза в рамките на писмената процедура, която ще бъде открита от Комисията от технически експерти по Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г. относно изменението на точки 2.1, 2.2 и 2.3 от единните технически предписания UTP GEN B се основава на предложението на Комисията от технически експерти на OTIF, приложено към настоящото решение.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Комисията.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*

⁹ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).