



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 8 февруари 2018 г.
(OR. en)

6034/18

Междуетноститутуционално досие:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	8 февруари 2018 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2018) 63 final
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА относно позицията, която да се заеме от името на Европейския съюз на 26-ата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и на притурките към нея

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2018) 63 final.

Приложение: COM(2018) 63 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 7.2.2018 г.
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да се заеме от името на Европейския съюз на 26-ата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и на притурките към нея

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 26-тата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и на притурките към нея.

ОТИФ разработва единни правни режими за международен железопътен транспорт в три основни области на дейност: техническа оперативна съвместимост, опасни товари и договорно право в областта на железопътните превози.

Генералният секретар на ОТИФ свика 26-тата сесия на Ревизионната комисия по отношение на Конвенцията за международни железопътни превози, изменена през 1999 г. (COTIF 99), от 27 февруари до 1 март 2018 г. в Берн, Швейцария.

Документите във връзка с точките от дневния ред са на разположение на уебсайта на ОТИФ на следния адрес: http://otif.org/en/?page_id=126

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF)

Конвенцията COTIF е правният текст, с който се учредява ОТИФ. Тя урежда работата на организацията, нейните цели, правомощия, отношения с държавите членки и дейностите ѝ като цяло. 46 държави са страни по Конвенцията COTIF, включително 26 държави — членки на ЕС, т.е. всички с изключение на Кипър и Малта.

Конвенцията COTIF се състои от две части: самата конвенция и седем притурки, с които се установява единна правна уредба в областта на железопътния превоз, т.е. технически изисквания за работа и образци на договори за превоз на пътници и товари:

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 движение	CUV
Притурка E	Договор за използване на инфраструктурата в международно железопътно движение	CUI
Притурка F	Утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания, приложими за железопътните средства, предназначени да бъдат използвани в международно движение	APTU
Притурка G	Техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно движение	ATMF

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

На 16 юни 2011 г. Съветът прие Решение 2013/103/ЕС на Съвета 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.¹ Споразумението влезе в сила на 1 юли 2011 г. Съюзът е страна по Споразумението, както и всички държави членки, с изключение на Кипър и Малта. В Решение 2013/103/ЕС на Съвета се уточнява, 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. Ревизионната комисия на OTIF

Ревизионната комисия е компетентна да взема решения за изменение на COTIF, на единните правила за CIV, CIM, CUV и CUI и в някои случаи на единните правила за ARTU и ATMF. В определени случаи Ревизионната комисия може да одобрява измененията самостоятелно или да внася приетите изменения за одобрение от държавите членки в рамките на Общото събрание.

Последната 25-та сесия на Ревизионната комисия се проведе на 25 и 26 юни 2014 г.

Съюзът и/или неговите държави членки участват в този процес в съответствие с процедурните договорености в рамките на OTIF, Процедурния правилник на Ревизионната комисия и разпоредбите на Споразумението за присъединяване на Съюза към Конвенцията COTIF.

Налице е кворум на Ревизионната комисия, когато мнозинството от държавите — членки на OTIF, имащи право на глас, са представени по време на гласуването. Съгласно член 13, § 3 от Конвенцията COTIF обаче държавите — членки на OTIF, които са направили декларация за неприлагане на една или повече от притурките, нямат право да гласуват по изменения на съответните притурки. Въз основа на заседателен документ INF.2 във връзка с 26-тата сесия на Ревизионната комисия, изпратен от Секретариата на OTIF на 19 януари 2018 г., беше потвърдено, че 26-те държави — членки на ЕС, които са страни по COTIF, прилагат всички притурки.

2.4. Компетентност на Съюза и права на глас в Ревизионната комисия

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.“

¹ Решение 2013/103/ЕС на Съвета от 16 юни 2011 г., ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 1.

В интерес на Съюза и неговите държави членки правата на глас следва да се упражняват от Съюза по всички точки, по които се провежда гласуване и по които е предложена позиция на Съюза. Това следва да се прилага не само в случаите на изключителна компетентност, но и в случаите на споделена компетентност, когато в Споразумението всъщност се предлага избор между гласуване от държавите членки и от Съюза [член 6, параграф 2 от него].

На практика това означава, че по въпроси, които са от компетентността на Съюза и по които е формулирана позиция, представителят на Съюза ще представлява 26 гласа, кворумът ще се достига автоматично и позицията на Съюза ще надделява. Гласовете ще бъдат отчитани, независимо от представителството на отделните държави членки на заседанието.

2.5. Нотификация до Генералния секретар на OTIF

В таблицата по-долу са обобщени областите на компетентност на Съюза и предвиденото упражняване на правата на глас:

Точка от дневния ред	Компетентност на Съюза	Упражняване на правата на глас
2 – Избор на председател и на заместник председател	споделена	държавите членки
3 – Приемане на дневния ред	споделена и изключителна	Съюз
4 – Изменение на Процедурния правилник	споделена и изключителна	Съюз
5 – Частично преразглеждане на Конвенцията COTIF	споделена	Съюз
6 – Частично преразглеждане на Единните правила за CIM (доклад)	изключителна	Съюз (ако има гласуване)
7 – Частично преразглеждане на Единните правила за CUI	споделена	Съюз
8 – Нова притурка Н	изключителна	Съюз
9 – Частично преразглеждане на Единните правила за ATMF	изключителна	Съюз
10 – Частично преразглеждане на Единните правила за ARTU	изключителна	Съюз
11 – Необходимост от хармонизиране на условията за достъп (обсъждане)	споделена	не се прилага
12 – Други въпроси (създаване на работна група от правни експерти)	споделена	държавите членки
13 – Частично преразглеждане на Единните правила за CUV	споделена	Съюз

В съответствие с член 6, параграф 4 от Споразумението между ЕС и OTIF Съюзът, представляван от Комисията, следва да информира OTIF преди заседанието относно точките от дневния ред на Ревизионната комисия, които попадат в неговата компетентност (изключителна или споделена) и по които той ще упражни правата на глас. За тази цел Комисията следва да изпрати писмо до Генералния секретар на OTIF.

3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ДА СЕ ЗАЕМЕ НА 26-ТАТА СЕСИЯ НА РЕВИЗИОННАТА КОМИСИЯ НА ОТИФ

В настоящия раздел са разгледани точките, които заслужават допълнителни пояснения. В приложението към предложеното решение е разгледана всяка точка от дневния ред, като са представени по-специално положението по отношение на компетентността и позициите, които да бъдат заети.

3.1. ТОЧКА 4 – Промяна на Процедурния правилник на Ревизионната комисия

Значение

Настоящата верия на Процедурния правилник на Ревизионната комисия е от времето преди присъединяването на Съюза към Конвенцията СОТИФ; следователно някои разпоредби са остарели и трябва да бъдат актуализирани. По-специално разпоредбите, уреждащи правата на глас на Съюза, и тези за установяване на наличието на кворум (членове 4, 20 и 21) трябва да бъдат променени, за да се спазват разпоредбите на член 38 от СОТИФ и Споразумението между ЕС и ОТИФ. Предложенията за промяна на Процедурния правилник на Ревизионната комисия са изложени в приложението към документ LAW-17125-CR 26/4, което разглежда също така и някои въпроси, свързани с езиковия режим и работните договорености на комисията (членове 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 и 26). Тези допълнителни проектоизменения, засягащи процедурни въпроси, изглеждат подходящи, тъй като целят да се подобри административното управление на Ревизионната комисия.

Компетентност и упражняване на правата на глас

Предложените промени в Процедурния правилник на Ревизионната комисия попадат в компетентността на Съюза, тъй като са важни за начина, по който Съюзът упражнява своята компетентност в рамките на ОТИФ. Някои от измененията са пряко свързани с присъединяването му към Конвенцията СОТИФ. Дори в случаи на споделена компетентност с държавите членки правата на глас следва да се упражняват от Съюза, за да се гарантира представителството на 26 гласа при гласуването.

Позиция

Всички проектоизменения, предложени от Секретариата на ОТИФ по тази точка, следва да бъдат подкрепени.

3.2. ТОЧКА 5 – Частично преразглеждане на основния текст на Конвенцията

Значение

Предложението, както е представено в документ LAW-17126 CR 26/5, цели да се подобри и улесни процедурата за преразглеждане на Конвенцията СОТИФ с оглед на последователното и бързо прилагане на измененията на СОТИФ и на притурките към нея, както и да се предотврати неблагоприятното въздействие на настоящата продължителна процедура за преразглеждане, включително рискът от вътрешно несъответствие между измененията, приети от Ревизионната комисия, и тези, приети от Общото събрание, както и от външно несъответствие, по-специално с правото на Съюза.

Във внесения от Секретариата на ОТИФ документ се припомнят работата и консултациите от последните две години по отношение на действащата правна рамка и необходимостта/възможностите за изменение на процедурата за преразглеждане на

COTIF, сложността и неблагоприятните последици на настоящата процедура за преразглеждане на COTIF, както и международното право и международната практика в областта на влизането в сила на изменения в договори в контекста на международни организации.

В резултат от този процес се стигна до формулирането на една основна препоръка, а именно да се преразгледа член 34 от Конвенцията, за да се предвиди фиксиран срок (36 месеца), който да се прилага по принцип за влизането в сила на изменения на притурките, приети от Общото събрание. В проектоизменението е включена също така клауза за гъвкавост, която позволява удължаването на този краен срок конкретно за всеки отделен случай и съгласно която *„Общото събрание може да реши с мнозинството, предвидено в член 14, § 6 за вземане на решения по предложения, целящи промяна на Конвенцията, да отложи влизането в сила на промените.“*

Препоръката на Секретариата на OTIF отрази преобладаващото становище в рамките на съответната работна група, която беше натоварена с разглеждането на този въпрос; установи се, че членовете на OTIF следва да могат да транспонират приетите изменения в срок от три години, който съответства също така на обичайния период между заседанията на Общото събрание — включително чрез парламентарни процедури. Предложението изглежда балансирано, гъвкаво, пропорционално и необходимо, за да се подкрепят ефективната работа и ефективното развитие на OTIF.

Компетентност и упражняване на правата на глас

Предложеното частично преразглеждане на Конвенцията COTIF е от значение за начина, по който Съюзът упражнява своята компетентност в рамките на OTIF. То попада в неговата област на компетентност. Дори в случаи на споделена компетентност с държавите членки правата на глас следва да се упражняват от Съюза, за да се гарантира представителството на 26 гласа при гласуването.

Позиция

Предложението за изменение на член 34 от Конвенцията COTIF следва да бъде подкрепено.

3.3. ТОЧКА 6 – Частично преразглеждане на Притурка В (Единни правила за СИМ) – Доклад на Генералния секретар на OTIF

Значение

С доклада Ревизионната комисия се информира относно напредъка, постигнат при подготовката на преразглеждането на Единните правила за СИМ, като се обръща особено внимание на разпоредбите, които ще бъдат въведени по отношение на електронните товарителници. В работната група за Единните правила за СИМ беше постигнато съгласие, че принципът на функционална равностойност² с регистрирането на данни на хартиен носител е необходимо условие (настоящ член 6, § 9 от Единните правила за СИМ) за изпълнението на всички функции, които хартиената товарителница

² Принципът на функционална равностойност определя критерии, при които електронните съобщения могат да се считат за равностойни на съобщенията на хартиен носител. По-конкретно той установява специфичните изисквания, на които трябва да отговарят електронните съобщения, за да изпълняват цели и функции, идентични на тези, които се постигат с определени понятия в традиционната система, използваща хартиен носител – например „писмен“, „оригинал“, „подписан“ и „запис“.

изпълнява към момента. Този принцип обаче се прилага по различен начин и поради това понякога е източник на различия между националните правни уредби. Освен това той не реши всички проблеми, по-специално по отношение на електронния подпис.

На 26-тата сесия на Ревизионната комисия Генералният секретар ще докладва последните значими промени, настъпили през последните две години, а именно: доклада на Международния комитет по железопътен транспорт (CIT) относно цифровизацията на транспортните документи в железопътния превоз и заключенията на този доклад, текущата работа на Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF), промените в митническия сектор и потенциалното въздействие върху товарителниците за железопътен превоз като транзитен документ.

В доклада се изтъква необходимостта да се работи по решение за опростен цифров транзит с влак, който да има ефективен интерфейс с транспортните документи. Секретариатът на OTIF счита, че това ще изисква да се определят интерфейсите, които да бъдат разработени със секторните цифрови решения.

За тази цел Генералният секретар възнамерява да включи следните два приоритетни въпроса в работната програма на работната група от правни експерти, която може да бъде създадена през 2018 г.:

- оценка на интерфейси между правната уредба в областта на митниците и транспорта, за да се гарантира ефективно международно железопътно движение, по-специално в областта на товарния превоз;
- оценка на цифровизацията на международния транспорт, и по-специално на транспортните документи.

Компетентност, изразяване на позиция и възможно упражняване на права на глас

Както беше посочено в предишния раздел, цифровизацията на документите за железопътен превоз засяга някои области на законодателството на Съюза, и по-специално митническото законодателство. Следователно Съюзът има изключителна компетентност по този въпрос. В този случай Съюзът следва да изрази позиция и, ако бъде организирано гласуване, да упражни правата на глас.

Позиция

Предлага се следната позиция: да се вземе предвид докладът, да се предостави информация за съответните текущи дейности и промени, да се насърчи по-нататъшната работа по оценката на интерфейси между правната уредба в областта на митниците и в областта на железопътния транспорт, да се подкрепи създаването на работна група от правни експерти или на алтернативни механизми за координация в рамките на съществуващите органи на OTIF по митническите въпроси и цифровизацията на документи за товарен превоз.

3.4. ТОЧКА 7 – Частично преразглеждане на Единните правила за CUI (Притурка E)

Значение

Тази точка се отнася до Единните правила за договора за използване на инфраструктурата (Единни правила за CUI).

Предложените промени засягат член 1 (Обсег на действие), член 3 (Определения), член 8 (Отговорност на управителя), член 9 (Отговорност на превозвача), както и

редакционни промени в членове 3, 5, 5а, 7 и 10 от Единните правила за CUI. Предлага се също така да се адаптира обяснителният доклад, за да се отразят промените, които предстои да се приемат в Единните правила за CUI.

С основната промяна по същество се цели да се изясни обсегът на действие на Единните правила за CUI чрез въвеждане в член 3 на определение за „международно железопътно движение“, означаващо „движение, което изисква използването на международно влаково трасе или на няколко последователни национални влакови трасета, разположени в поне две държави и координирани от съответните управители на инфраструктура“, както и чрез съответно изменение на член 1 (Обсег на действие), като в същото време се запазва връзката с Единните правила за CIV и CIM.

Целта е да се гарантира по-систематично прилагане на Единните правила за CUI за това, за което са предвидени, т.е. в международното железопътно движение. Всъщност настоящото определение на обсега на действие датира от времето на създаването на Единните правила за CUI през 90-те години на миналия век, когато Европейският съюз въведе концепцията за разделяне на експлоатацията на железопътната инфраструктура от предоставянето на железопътни услуги. По онова време OTIF отбелязва, че двете подлежащи на регулиране области са свързани и че е особено важно да се установи единен правен режим (частно договорно право) за правото на регресен иск между превозвачи/железопътни предприятия и управители на инфраструктурата съгласно Конвенцията COTIF. В този контекст към онзи момент изглежда логично обсегът на действие на новата притурка E, уреждаща договорите за използване на инфраструктура, да се свърже с изпълнението на транспортни операции в съответствие с договорите за превоз CIV и CIM. В резултат на това Единните правила за CUI се прилагат „при всеки договор за използване на железопътна инфраструктура за целите на международните превози по смисъла на Единните правила CIV и на Единните правила CIM“. (член 1 от Единните правила за CUI).

Това по принцип се е тълкувало в смисъл, че именно отношението между железопътното предприятие и неговите клиенти определя правото, което се прилага между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата (националното право за вътрешните договори за превоз; Единните правила за CUI – за международните договори за превоз). Основният въпрос е бил да се прецени дали, за да се приложат Единните правила за CUI, е достатъчно влакът да превозва поне един пътник с билет за международен пътнически превоз или една пратка с товарителница за международен железопътен превоз, независимо от това, че влаковото трасе може да включва една или няколко линии само в рамките на вътрешното движение, и при едновременно отчитане на факта, че принципите на отговорност по CUI са по-ограничителни в сравнение с някои вътрешни такива и че съгласно правото на Съюза инфраструктурният капацитет се разпределя на национално равнище.

Проблемът произтича от това, че: (1) за да изпълни единичен договор за превоз, превозвачът не трябва задължително да сключва единичен договор за използване на железопътната инфраструктура; (2) е трудно да се направи ясно разграничение между използването на железопътната инфраструктура за национален и за международен превоз, по-специално когато трасето включва линия между две държави членки в комбинация с една или няколко линии, обслужващи само вътрешното трасе.

През 2014 г. Секретариатът на OTIF създаде специална работна група, включваща представители на държавите — членки на COTIF, Европейската комисия и заинтересовани страни от сектора.

Предложеното от Ревизионната комисия проектоизменение съответства на компромисния текст, плод на работата на ad hoc работната група, която проведе четири заседания: на 10 декември 2014 г., на 8 юли 2015 г., на 24 ноември 2015 г. и на 31 май 2016 г. Комисията допринесе за крайния резултат, който, в съответствие с обхвата и целта на Конвенцията COTIF, т.е. международния превоз, потвърждава, че Единните правила за CUI се прилагат само в международното железопътно движение, както се обяснява в новото определение.

В отговор на предложението на Секретариата на OTIF Международният комитет по железопътен транспорт (CIT) внесе позицията си в документ LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, в който се изтъкват известен брой опасения, вече обсъдени на последните заседания на посочената по-горе работна група. По същество, що се отнася до регресните искове на превозвача срещу управителя на инфраструктурата, CIT препоръчва вътрешната линия преди или след международното движение да не се изключва, а да попада в обхвата на Единните правила за CUI. CIT предлага следната промяна на предложеното от Секретариата проектоизменение на текста на член 3 (текстът за заличаване е зачеркнат; текстът за добавяне е подчертан): „*aa) „международно железопътно движение“ означава движение, което изисква използването на международно влаково трасе, ~~или~~ на няколко последователни национални влакови трасета, разположени в поне две държави и координирани от съответните управители на инфраструктура, или на едно влаково трасе за целите на международния железопътен превоз по смисъла на Единните правила за CIV и на Единните правила за CIM.*“

Заявената цел на предложението на CIT е да се предвиди широко прилагане на Единните правила за CUI, които да обхващат и вътрешните влакови трасета, когато последните се съчетават с международно влаково трасе. Изтъква се, че „ако правото на железопътните предприятия да завеждат регресен иск срещу управителя на инфраструктурата бъде оставено в обхвата на националното законодателство, това ще създаде проблем по отношение на прозрачността и правната сигурност предвид фините разлики, които бележат общото национално (договорно) право на отделните държави по отношение на разпределението на тежестта на доказване или на косвената загуба или загубата на активи.“

Комисията счита, че това предложение не подобрява проектоизменението, предложено от Секретариата на OTIF, и не спазва основния принцип, че Единните правила за CUI не са предназначени да се прилагат по вътрешни влакови трасета, където по принцип е уместно да се прилага националното право.

Що се отнася до предложеното от секретариата на OTIF проектоизменение на член 8 (Отговорност на управителя), Комисията отбелязва, че по същество става дума за редакционно изменение, което не засяга нито обсега на действие, нито разпоредбата по същество. Проектноизмененията на член 9 и на членове 3, 5, 5а, 7 и 10 са строго редакционни по характер.

Процедурни въпроси

Съгласно анализа, направен от Секретариата на OTIF в документ LAW-17126 CR 26/7.2, Ревизионната комисия може да не е компетентна да вземе решение по всички предложени за изменение точки, които могат изцяло или частично да попаднат в областта на компетентност на Общото събрание. Секретариатът предлага Ревизионната комисия да приеме предложенията за изменения и всички промени в Единните правила за CUI да бъдат внесени за вземане на решение от Общото събрание.

Компетентност и упражняване на правата на глас

Единните правила по притурка Е се отнасят до частното договорно право в областта на използването на инфраструктурата в международно железопътно движение. Предложените промени не изглежда да засягат, нито да променят обхвата на съществуващите правила на Съюза. Следователно по този въпрос Съюзът има споделена компетентност с държавите членки. Тъй като Съюзът разполага с брой гласове, равен на броя гласове на държавите членки, които са договарящи страни по COTIF, се предлага Съюзът да упражни правата на глас от името на държавите членки, за да се гарантира представителството на 26 гласа при гласуването.

Позиция

Предложените от Генералния секретариат изменения следва да бъдат подкрепени, т.е. по отношение на член 1, § 1 и 2, член 3 (нова буква aa) и изменения на букви b), c) и g), член 5, § 1, член 5a, § 1 и 2, член 7, § 2, член 8, § 1 и 2, член 9, § 1 и член 10, § 3 от Единните правила за CUI.

Генералният секретар на OTIF следва да бъде приканен да представи всички промени в Единните правила за CUI на Общото събрание за вземане на решение.

3.5. ТОЧКА 8 – Нова притурка Н относно безопасната експлоатация на влакове в международно движение

Значение

На Общото събрание през 2015 г. Генералният секретар на OTIF предложи да се създаде правно основание в COTIF за подкрепа на оперативната съвместимост извън границите на Европейския съюз. Проектът за нова притурка Н съдържа разпоредби, регулиращи безопасната експлоатация на влакове в международно движение. Концепцията е държавни органи да издават сертификати за безопасност за железопътните предприятия въз основа на хармонизирани критерии като доказателство, че въпросните предприятия са в състояние безопасно да експлоатират влаковете в съответната държава. Това проектопредложение е пряко вдъхновено от достиженията на правото на Съюза и представлява още една стъпка към създаването на общи разпоредби относно изискванията към железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, с цел да се гарантира безопасна експлоатация на влаковете във и извън Съюза. При условие че бъдат взети предвид някои коментари, проектът за нова притурка Н към Конвенцията COTIF ще постигне пълно съответствие с разпоредбите на новата Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността и свързаното с нея вторично законодателство.

Компетентност и упражняване на правата на глас

Съюзът прие значителен брой правни инструменти в областта на оперативната съвместимост и безопасността, включително като част от 4-тия железопътен пакет, приет през 2016 г. Предложението за приемане на нова притурка Н към COTIF засяга областта, обхваната от Директива (ЕС) 2016/798 относно безопасността на железопътния транспорт (преработен текст). Следователно въпросът е от изключителната компетентност на Съюза и поради това същият следва да упражни правата на глас.

Позиция

По отношение на проектопредложението за нова притурка Н (документ LAW-17131-CR26/8.1) Съюзът следва да гласува в подкрепа на предложениия текст при условие на следните изменения (текстът за заличаване е зачеркнат; текстът за добавяне е подчертан):

- Член 2, буква b): „сертифициращ орган“ да се заменя със „сертифициращ орган по безопасността“. Замяната следва да се приложи последователно в целия текст. На немски език: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*“ вместо „*Zertifizierungsbehörde*“. На френски език: „*autorité de certification de sécurité*“ вместо „*autorité de certification*“.

Целта на настоящото предложение е да се гарантира съгласуваност с терминологията, използвана в достиженията на правото на ЕС, както и в самата притурка Н (член 5 се отнася до „сертификатите за безопасност“). Поправката е препоръчителна, но не се изисква за положителен вот.

- Член 4, § 1: да се добави изречението: „*Сертифициращият орган по безопасността и надзорният орган по член 6, § 1 може да бъдат два отделни субекта или части от една и съща организация.*“

Целта на предложението е да се изясни, че и двете институционални структури са допустими, и да се избегне необходимостта държавите членки, в които националният орган по безопасността изпълнява и двете функции, да създават два отделни субекта.

- Член 6, § 1: да се добави изречението: „*Надзорният орган и сертифициращият орган по безопасността по член 4, § 1 може да бъдат два отделни субекта или части от една и съща организация.*“

Целта на предложението е да се изясни, че и двете институционални структури са допустими, и да се избегне необходимостта държавите членки, в които националният орган по безопасността изпълнява и двете функции, да създават два отделни субекта.

- Член 8, § 3, буква b): текстът да се измени, така че да се чете, както следва: „Процедури, както и общ метод за безопасност за изискванията към системата за управление на безопасността, които да се прилагат от сертифициращите органи при издаването на сертификати за безопасност, включително необходимите връзки с общия метод за безопасност във връзка с оценката на риска и други относими законодателни актове.“

Добавяне на позоваване на „процедури“: такива процедури бяха включени в общия метод за безопасност за изискванията към системата за управление на безопасността (ОМБ за СУБ) на ЕС и сега са част от проекта на Комисията за „регламент за изпълнение относно практическите договорености за издаване на единни сертификати за безопасност“. Ако OTIF желае да запази първоначално предвидения обхват на хармонизация, тя следва да включи съответните процедури в допълнение към ОМБ за изискванията към СУБ. Поправката е препоръчителна, но не се изисква за положителен вот.

Връзка с общия метод за безопасност във връзка с оценката на риска (ОМБ за ОР) и друго относимо законодателство: в проекта на Комисията за делегиран регламент за установяване на общи методи за безопасност за изискванията към системата за управление на безопасността се изисква прилагането на ОМБ за

ОР и на други законодателни актове (по-специално на техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на експлоатацията и управлението на движението), за да се гарантира, че „експлоатационните механизми (на организацията) изпълняват свързаните с безопасността изисквания на приложимите технически спецификации за оперативна съвместимост и съответните национални правила, както и всички други приложими изисквания“. Ето защо споменатото по-горе подобрение на член 8, § 3, буква b) следва да бъде подкрепено и решително защитено.

- Член 8, § 3, буква c): текстът да се измени, както следва: *„Общ метод за безопасност за наблюдение, който да се прилага от железопътните предприятия, когато е целесъобразно, от управителите на инфраструктура и от структурите, отговарящи за поддръжката“*.

Предложението е в съответствие с член 7, § 4 от притурка Н, който изисква както железопътните предприятия, така и управителите на инфраструктурата да „въведат собствена система за управление на безопасността и да следят за нейното правилно прилагане“. Прилагането на ОМБ за наблюдение е задължително за управителите на инфраструктура в ЕС и би било от полза извън границите на Съюза. Прилагането на ОМБ за наблюдение ще бъде задължително за структурите, отговарящи за поддръжката (СОП). Задължителното прилагане на ОМБ е препоръчително за управителите на инфраструктура, но не се изисква за положителен вот. Задължителното прилагане на ОМБ от СОП представлява изискване и следва да бъде включено в текста.

- Член 2, буква f), редакционна поправка, постигане на съответствие с терминологията на Съюза (текст на немски език): *„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals“*.
- Член 7, § 4, редакционна поправка (текст на немски език): *„Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.“*

По отношение на предложените промени в членове 2, 6, 20, 33 и 35 от Конвенцията COTIF (документ LAW-17131-CR26/8.2), които действително са необходими с оглед на включването на новата притурка Н в COTIF, Съюзът следва да гласува в подкрепа на предложения текст и да се съгласи да се поиска от Генералния секретар да го представи на Общото събрание за вземане на решение.

3.6. ТОЧКА 9 – Частично преразглеждане на Единните правила за АТМФ (Притурка G)

Значение

За международното железопътно движение е важно да се хармонизират разпоредбите, приложими съгласно правото на Съюза и съгласно Конвенцията COTIF. Разпоредбите на Единните правила за АТМФ са съвместими с разпоредбите на Директива 2008/57/ЕС относно оперативната съвместимост и със съответните части на Директива 2009/49/ЕО относно безопасността. С приемането на 4-тия железопътен пакет Съюзът промени

редица разпоредби на достиженията на правото в тази област и информира Комисията от технически експерти (СТЕ) на OTIF и постоянната работна група за тези промени. Въз основа на анализ на Комисията Секретариатът на OTIF и работната група изготвиха промени в Единните правила за АТМФ, за да се гарантира продължаващо хармонизиране с правото на Съюза.

Измененията, засягащи членове 2, 3а, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 и 13 от Единните правила за АТМФ, са необходими за хармонизиране на терминологията с новите разпоредби на ЕС и за отчитане на някои процедурни промени в ЕС, и по-специално на факта, че Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз ще бъде компетентна да издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства. Основната концепция на АТМФ не е предмет на предложените промени.

Компетентност и упражняване на правата на глас

Съюзът прие значителен брой правни инструменти в областта на оперативната съвместимост и безопасността, включително като част от 4-тия железопътен пакет, приет през 2016 г. В настоящия случай с проектопредложението се изменят Единните правила за АТМФ, които обхващат разрешенията за пускане на пазара на превозни средства. Тези разпоредби са обхванати от Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст). Следователно въпросът е от (изключителната) компетентност на Съюза и поради това същият следва да упражни правата на глас.

Позиция

Проектоизмененията, представени в документ LAW-17133-CR26/9, се основават на предложение на Съюза и при условие че бъдат взети предвид коментарите по-долу, ще постигнат пълно съответствие с относимите разпоредби на новата Директива (ЕО) 2016/797 относно оперативната съвместимост и свързаното с нея вторично законодателство.

Съюзът следва да подкрепи предложените проектоизменения при условие на следните изменения: (текстът за заличаване е зачеркнат; текстът за добавяне е подчертан):

– Текстът на член 7, § 1а да се измени, както следва:

„Превозните средства трябва да отговарят на ЕТП, които са приложими към момента на искането за приемане, модернизиране или подновяване, в съответствие с настоящите Единни правила и при отчитане на стратегията за миграция за прилагането на ЕТП, посочени в член 8, § 2а и в член 8, § 4, буква f) от АРТУ, и на възможностите за дерогации, предвидени в член 7а от АТМФ; това съответствие се поддържа постоянно за целия срок на използване на всяко превозно средство.

СТЕ разглежда необходимостта от разработване на приложение към тези Единни правила, което да включва разпоредби, даващи на заявителите по-голяма правна сигурност относно предписанията, които трябва да се прилагат, още преди те да внесат искането си за приемане, модернизиране или подновяване на превозни средства.“

Правната сигурност е от решаващо значение за сектора на ЕС. Целта на предложението е да се подобри правната сигурност, включително чрез въвеждане на концепцията (на ЕС) за предварителен ангажимент – доброволен процес, по време на който въз основа на предоставена от заявителя информация разрешаващият орган издава становище, включващо определяне

на версията на ТСОС и националните правила, които следва да се приложат за последващото заявление за издаване на разрешение (без да се засягат промените в законовите изисквания, които биха обезсилили това становище). Целта на предложението е СТЕ да получи мандат да обмисли включването на такива разпоредби в COTIF.

- Да се промени определението в член 2, буква w) и терминът „*превозни средства*“ да се използва последователно в целия текст (на всички езици).

Определението следва да гласи: „*превозно средство*“ означава *железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила.*“ Това определение е съвместимо с определението в член 2, точка 3 от Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост. В целия текст следва да се използва терминът „*превозно средство/превозни средства*“, а не терминът „*железопътно превозно средство*“, който се среща на някои места.

- В член 5, редакционна поправка (текст на немски език): „*Notifikation*“ да се замени с „*Notifizierung*“ в „*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...].*“ и по-нататък в „*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*“

- В член 10, редакционна поправка (текст на немски език): „*Verzeichnis*“ да се замени с „*Dossier*“ във „*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*“ и по-нататък в „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*“

- В член 13, § 1, буква а), редакционна поправка (текстове на английски и немски език): СТЕ да се замени с пълното наименование на комисията във „*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;* и в „*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*“.

- Да се добави член 14 със следния текст: „Член 14 – Приложения и препоръки

§ 1 Комисията от технически експерти решава дали да приеме приложение или разпоредба за неговото изменение в съответствие с процедурата, предвидена в членове 16, 20 и в член 33, § 6 от Конвенцията. Решенията влизат в сила в съответствие с член 35, § 3 и 4 от Конвенцията.

§ 2 Заявление за приемане на приложение или на разпоредба за неговото изменение може да бъде подадено от: а) всяка договаряща държава; б) всяка регионална организация съгласно определението в член 2, буква х) от АТМФ; в) всяко представително международно сдружение, ако съществуването на приложението е необходимо на неговите членове от съображения за безопасност и икономия при упражняването на тяхната дейност.

§ 3 За подготовката на приложенията отговаря Комисията от технически експерти, подпомагана от подходящи работни групи и от Генералния секретар, в зависимост от заявленията, подадени в съответствие с § 2.

§ 4 Комисията от технически експерти може да препоръча методи и практики, свързани с техническото приемане на железопътни средства, използвани в международно движение.“

Този член е необходим, за да се определи как СТЕ може да изпълнява мандата, който му е даден в предложеното допълнително изречение в член 7, § 1а. Той е същият като член 8 от новата притурка Н.

3.7. ТОЧКА 10 – Частично преразглеждане на Единните правила за АРТУ (Притурка F)

Значение

За международното железопътно движение е важно да се хармонизират разпоредбите, които се прилагат съгласно правото на Съюза и съгласно Конвенцията COTIF. Разпоредбите на Единните правила за АТМФ са съвместими с разпоредбите на Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост, и по-специално с тези, които се отнасят до съдържанието на единните технически предписания (ЕТП) и тяхната равностойност с техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на Европейския съюз. С приемането на 4-тия железопътен пакет и по-специално на преработения текст на Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост Съюзът промени редица разпоредби на достиженията на правото в тази област и информира Комисията от технически експерти (СТЕ) на OTIF и постоянната работна група за тези промени. Въз основа на анализ на Европейската комисия Секретариатът на OTIF и работната група изготвиха промени в Единните правила за АРТУ, за да се гарантира продължаващо хармонизиране с правото на Съюза. Промените засягат член 8 от Единните правила за АРТУ и се състоят в добавянето на два раздела в текста на ЕТП, равностойни на ТСОС на ЕС. Тези промени са необходими, за да се гарантира, че съдържанието на бъдещите ТСОС на Европейския съюз и това на ЕТП на COTIF ще продължат да са равностойни. Основната концепция на АРТУ не е предмет на предложените промени.

Компетентност и упражняване на правата на глас

Съюзът прие значителен брой правни инструменти в областта на оперативната съвместимост и безопасността, включително като част от 4-тия железопътен пакет, приет през 2016 г. В настоящия случай с проектопредложението се изменят Единните правила за АРТУ, които обхващат техническите спецификации за железопътни превозни средства. Тези разпоредби са обхванати от Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст). Следователно въпросът е от изключителната компетентност на Съюза и поради това същият следва да упражни правата на глас.

Позиция

Проектоизмененията, представени в документ LAW-17133-CR26/10, се основават на предложение на Съюза и са в пълно съответствие с разпоредбите на новата Директива (ЕО) 2016/797 относно оперативната съвместимост и свързаното с нея вторично законодателство.

Съюзът следва да подкрепи промените в член 8 от притурка F към Конвенцията COTIF и одобряването на промените в съответния обяснителен доклад.

3.8. ТОЧКА 13 – Частично преразглеждане на Единните правила за CUV (предложение, внесено от Швейцария)

Значение

На 13 ноември 2017 г. Швейцария внесе документ LAW-17144-CR 26/13 с предложение за изменение на член 7, § 1 от Единните правила за CUV относно отговорността на ползвателя на превозното средство и на неговия потребител (железопътни предприятия) в случай на вреда, причинена от превозното средство и произтичаща от дефект в него.

На 18 декември 2017 г. Секретариатът на OTIF публикува външна правна експертиза относно швейцарското предложение (документ LAW-17156-CR26/13 Add.1). На 19 януари 2018 г. Секретариатът на OTIF публикува също документ LAW-18001-CR26/13 Add.2 относно преразглеждането на предложенията за изменение на член 7 от Единните правила за CUV. В посочения документ се обобщават обсъжданията по този въпрос, проведени по-рано в рамките на съответната работна група на OTIF, и се припомня, че на последното заседание на Общото събрание през септември 2015 г. не можа да се приеме предложение за решение.

Предложението на Швейцария е внесено в Ревизионната комисия за разглеждане и евентуално представяне на следващото заседание на Общото събрание за вземане на решение. С това предложение се добавя нов критерий за предоставяне на доказателство за отговорността на ползвателя за вреди, причинени от дефект на превозното средство. Съгласно настоящия член 7 от Единните правила за CUV, в случай че бъде приложен от договарящите страни, ползвателят на превозното средство е отговорен само ако се докаже, че вредата, причинена от превозното средство, се дължи на повреда, за която той носи отговорност. Предложеното изменение изглежда добавя втори критерий, съгласно който ползвателят трябва да докаже, че не носи отговорност за дефекта, от който произтича вредата.

Следва да се отбележи, че в настоящия член 7, § 2 от CUV се уточнява, че *„страните по договора могат да се споразумеят за разпоредби, които се отклоняват от § 1“*.

На това основание в периода 2013—2016 г. предприятията в сектора проведоха преговори, довели до споразумение, което беше одобрено от 600 железопътни предприятия и което позволи да се внесат необходимите изменения в единния общ договор за ползване на вагони (ОДП)³, целящи да се изяснят по-добре отговорностите на собствениците на вагони. С подписаното споразумение в ОДП се въведе нов член 27 относно принципа на отговорност в случай на вреда, причинена от вагон, за да се постигне по-добър баланс и да се осигури повече яснота за целия сектор при възникване на такава вреда. По-специално в него се въвежда понятието *„презумпция за вина“*, което позволява ползвателят да понесе отговорността за повреда на превозното

³ Общият договор за ползване за вагони (ОДП) е многостранна договорна рамка за ползване на вагони, която се основава на CUV (притурка D към COTIF) и го допълва; в него се съдържат всички относими взаимни права и задължения на железопътните предприятия и на ползвателите на вагони по отношение на използването на вагоните и спестява на страните по договора необходимостта от договаряне на множество двустранни споразумения, като по този начин се гарантира оперативната съвместимост на вагоните на либерализиран европейски пазар на железопътен превоз; договарянето лесно може да бъде допълнено с други договорни споразумения, ако е необходимо; той не включва търговски условия.

средство, дължаща се на нарушение на задължението му за поддръжка. Това изменение се прилага от 1 януари 2017 г.

Член 27 от ОДП понастоящем гласи следното: „Член 27: Принцип на отговорност

27.1 Ползвателят или предишен потребител, обхванат от настоящия договор, носи отговорност за причинена от вагона вреда, когато може да се докаже, че вината за това е негова. Презумпция за вина на ползвателя съществува, ако последният не е изпълнил правилно своите задължения, произтичащи от член 7, освен ако неизпълнението на това задължение не е причинило вредата или не е допринесло за нея.

27.2 Отговорната страна обезщетява железопътното предприятие – потребител при искове на трети страни, ако железопътното предприятие – потребител не е в нарушение.

27.3 Когато железопътното предприятие – потребител е частично отговорно, обезщетението се поема от всяка страна пропорционално на съответния ѝ дял от отговорността.

27.4 Когато трета страна е отговорна или е частично отговорна за вредата, страните по договора искат обезщетение за вредата първо от тази трета страна. По-специално страната по договора, която има договор с третата страна, на първо място търси обезщетение от третата страна.

27.5 Ползвателят е длъжен при поискване да представи доказателство за своята застраховка „Гражданска отговорност“ в съответствие с приложимото законодателство.“

Към днешна дата повечето ползватели и железопътни предприятия, които извършват дейност на територията на Съюза, прилагат ОДП в съответствие с действащия член 7, § 2 от CUV. Следователно швейцарското предложение не е необходимо, защото споразуменията, постигнати от предприятията в сектора, са достатъчни за ясното определяне на отговорностите на ползвателя и на железопътните предприятия при възникване на вреда, причинена от превозно средство, което е предмет по договор за продажба. Няма данни, които да сочат, че това споразумение не успява да постигне подходящ баланс между интересите на съответните страни. Освен това швейцарското предложение не предлага солидни аргументи и достатъчна обосновка на предложените изменения.

Компетентност и упражняване на правата на глас

Единните правила по притурка D се отнасят до договорното право в областта на използването на превозни средства в международно железопътно движение. Предложените промени, отнасящи се до отговорността за вреди, причинени от превозно средство, не засягат, нито променят обхвата на съществуващите правила на Съюза. Следователно по този въпрос Съюзът има споделена компетентност с държавите членки.

Тъй като Съюзът разполага с брой гласове, равен на броя гласове на държавите членки, които са договарящи страни по COTIF, се предлага Съюзът да упражни правата на глас от името на държавите членки, за да се гарантира представителството на 26 гласа при гласуването.

Позиция

Съюзът следва да възрази срещу предложението за разглеждане на изменение на член 7 от Единните правила за CUV, внесено от Швейцария.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

В член 218, параграф 9 от 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.“

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 оказат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба*“⁴.

Ревизионната комисия на OTIF е орган, създаден със споразумение, а именно Споразумението за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF).

Актовете, които Ревизионната комисия на OTIF има за задача да приема, представляват актове с правно действие. Предвидените актове могат да оказат съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС в областта на железопътния превоз.

Предвидените актове не допълват, нито изменят институционалната рамка на споразумението.

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

4.2. Материалноправно основание

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. Предвиденият акт се отнася до железопътния транспорт.

Поради това материалноправното основание за 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.

5. ПУБЛИКУВАНЕ НА ПРЕДВИДЕНИЯ АКТ

Тъй като актът на Ревизионната комисия на OTIF ще измени COTIF и някои от притурките към нея, е целесъобразно след приемането му той да бъде публикуван в *Официален вестник на Европейския съюз*.

⁴ Дело C-399/12, Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да се заеме от името на Европейския съюз на 26-ата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и на притурките към нея

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. („COTIF“), в съответствие с Решение 2013/103/ЕС⁵.
- (2) Всички държави членки, с изключение на Кипър и Малта, прилагат COTIF.
- (3) Очаква се Ревизионната комисия, учредена съгласно член 13, параграф 1, буква с) от Конвенцията COTIF, на своята 26-та сесия, предвидена да се проведе от 27 февруари до 1 март 2018 г., да вземе решение относно някои изменения на COTIF, както и на някои нейни притурки, и по-специално: Притурка Е (Единни правила за договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно движение — CUI), Притурка F (Единни правила за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания, приложими за железопътните средства, предназначени да бъдат използвани в международно движение — ARTU) и Притурка G (Единни правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно движение — ATMF).
- (4) На тази сесия Ревизионната комисия трябва да вземе решение и за приемането на нова притурка H относно безопасната експлоатация на влакове в международно движение.

⁵ 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). Текстът на Споразумението между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията COTIF („Споразумението“) е приложен към решението на Съвета.

- (5) Измененията в Процедурния правилник на Ревизионната комисия на OTIF имат за цел да се актуализират някои разпоредби в резултат на присъединяването на Съюза към COTIF през 2011 г., по-специално по отношение на разпоредбите, уреждащи правото на глас на регионалната организация, и тези за установяване на наличието на кворум.
- (6) Измененията на COTIF имат за цел да се подобри и улесни процедурата за преразглеждане на Конвенцията с оглед на последователното и бързо прилагане на измененията на COTIF и на притурките към нея, както и да се предотврати неблагоприятното въздействие на настоящата продължителна процедура за преразглеждане, включително рискът от вътрешно несъответствие между измененията, приети от Ревизионната комисия, и тези, приети от Общото събрание, както и от външно несъответствие, по-специално с правото на Съюза.
- (7) Измененията в притурка E (CUI) целят да се изясни обсегът на действие на Единните правила за CUI, за да се гарантира, че те се прилагат по-систематично за това, за което са предвидени, т.е. в международното железопътно движение, например в коридорите за товарен превоз или в международните пътнически влакове.
- (8) Измененията в притурки F (APTU) и G (ATMF) целят хармонизиране между правилата на OTIF и правилата на Съюза, по-специално след приемането на 4-тия железопътен пакет от Съюза през 2016 г.
- (9) Целта на новата притурка H е да се подобри оперативната съвместимост извън границите на Европейския съюз въз основа на концепцията за хармонизирани критерии за издаване от държавните органи на сертификати за безопасност за железопътни предприятия като доказателство, че последните са в състояние безопасно да експлоатират влаковете в съответната държава.
- (10) Повечето от предлаганите изменения са в съответствие с правото и стратегическите цели на Съюза и следва да бъдат подкрепени от него. За някои изменения са необходими допълнителни обсъждания в рамките на Съюза и те следва да бъдат отхвърлени на 26-тата сесия на Ревизионната комисия,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 26-тата сесия на Ревизионната комисия, учредена с Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г., е посочена в приложението към настоящото решение.
2. Представителите на Съюза в Ревизионната комисия могат без допълнително решение на Съвета да приемат незначителни изменения на документите, посочени в приложението към настоящото решение.

Член 2

След като бъде прието, решението на Ревизионната комисия на OTIF се публикува в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Комисията.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*