

Брюксел, 4 юни 2025 г.
(OR. en)

9461/25

Междуетноститутуционално досие:
2025/0160 (NLE)

TRANS 207

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	4 юни 2025 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 17-ото заседание на Комисията от технически експерти на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) във връзка с преразглеждането на единните технически предписания, 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), за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ (UTP TAF), както и с актуализирането на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2025) 305 final.

Приложение: COM(2025) 305 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 4.6.2025 г.
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се приеме от името на Европейския съюз на 17-ото заседание на Комисията от технически експерти на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) във връзка с преразглеждането на единните технически предписания, 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), за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ (UTP TAF), както и с актуализирането на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

На 17 и 18 юни 2025 г. в Берн ще се проведе 17^{-ата} сесия на Комисията от технически експерти (КТЕ) на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ). Дневният ред на заседанието включва следните предложения за приемане:

- преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ (UTP LOC&PAS);
- преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (UTP PRM);
- преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за маркирането на превозните средства (UTP Marking);
- преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“ (UTP INF);
- изменение на допълнение I (позовавания на техническите документи) към единното техническо предписание, приложимо за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ (UTP TAF);
- актуализиране на Наръчника за прилагане и използване на единните правила за АРТУ и АТМФ.

Дневният ред на заседанието и документите, отнасящи се до предложенията за приемане, са достъпни на уебсайта на ОТИФ — https://otif.org/en/?page_id=1025.

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

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF)

Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (COTIF), е международно споразумение, по което договарящи се страни са както Съюзът, така и 25 от държавите членки¹.

На 16 юни 2011 г. Съветът прие Решение 2013/103/ЕС на Съвета за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Организацията за международни железопътни превози (ОТИФ) за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г.,

¹ Само Кипър и Малта не са договарящи се страни.

изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. („Споразумение за присъединяване на ЕС към COTIF“)².

Споразумението влезе в сила на 1 юли 2011 г.

Съгласно член 2, параграф 1 от COTIF целта на OTIF е да благоприятства, подобрява и улеснява от всяка гледна точка международното железопътно съобщение, по-специално като установява единни правни режими в различни области на правото по отношение на международното железопътно движение. Чрез COTIF също така се регламентират функционирането на организацията, нейните цели, правомощия, отношения с договарящите държави и нейните дейности като цяло.

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

- 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 (**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 съобщение (**APTU UR**),
- притурка G — Единни правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение (**ATMF UR**),
- притурка H — Единни правила за безопасна експлоатация на влакове в международно съобщение (**EST UR**).

Въз основа на притурки F и G към COTIF са издадени 18 единни технически предписания (UTP) за техническа оперативна съвместимост. Целта на UTP в рамките на COTIF е същата като тази на техническите спецификации за оперативна съвместимост (TCOC) на ЕС за допускане до международно съобщение, както е определено в глава II от Директива (ЕС) 2016/797³.

43 от 50-те държави, които са страни по COTIF, включително вече упоменатите 25 държави — членки на ЕС, прилагат притурки F и G.

² 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

³ 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 (преработена) (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

Въз основа на притурка Н към COTIF са издадени 4 приложения за общи методи за безопасност. Целта на приложенията към EST UR в рамките на COTIF е същата като на общите методи за безопасност (ОМБ) на ЕС за допускане до международно съобщение, както е определено в глава II на Директива (ЕС) 2016/798⁴.

Влизането в сила на притурка Н все още предстои да бъде одобрено от две трети от държавите, които са страни по OTIF.

2.2. Комисия от технически експерти (КТЕ) на OTIF

КТЕ е орган, създаден с член 13, параграф 1, буква f) 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 свои единни правила, приложими за железопътни средства, използвани в международно съобщение, които се отнасят по-специално до:

- приемането на технически предписания за железопътните средства и инфраструктурата, както и утвърждаването на стандарти,
- процедурите за оценяване на съответствието на железопътните средства,
- разпоредбите относно техническото обслужване на железопътните средства,
- отговорностите за композирането на влак и безопасното използване на железопътните средства,
- разпоредбите по отношение на определянето и оценката на риска,
- спецификациите за регистрите.

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

Съгласно член 20, параграф 1, буква b) от COTIF и в съответствие с член 6 от притурка F (APTU) КТЕ е компетентна да приема или изменя единните технически предписания.

В съответствие с член 21, параграф 4 от притурка G (ATMF) КТЕ е компетентна да препоръчва методи и практики, свързани с техническото допускане на железопътните средства, използвани в международно съобщение.

2.3. Приемане на актове от КТЕ

Съгласно член 6 от APTU КТЕ взема решение дали да приеме единно техническо предписание или разпоредба за неговото изменение в съответствие с процедурата, посочена в членове 16 и 20 и в член 33, параграф 6 от COTIF. Посочените решения влизат в сила в съответствие с член 35, параграфи 3 и 4 от конвенцията.

⁴ Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

2.4. Актове, предвидени за приемане от КТЕ по време на сесията на 17 и 18 юни 2025 г.

2.4.1. Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ (UTP LOC&PAS)

В UTP LOC&PAS се определят функционалните и техническите изисквания за допускане на локомотиви и пътнически подвижен състав до международно съобщение на териториите на всички договарящи държави по COTIF съгласно ATMF UR. То обхваща изисквания за техническото проектиране и производството, както и процедури за проверка.

Целта на това предложение за преразглеждане на UTP LOC&PAS е предписанието да се приведе в съответствие с правните промени в Европейския съюз и да се актуализират специфичните случаи и особените правила за изпълнение. Освен това в предложението се изяснява обхватът на UTP LOC&PAS и прилагането му към превозни средства, подходящи за свободно движение, и към заменяеми превозни средства.

Предложените изменения включват:

- разяснения относно обхвата и прилагането на това UTP;
- актуализиране на позоваванията на законодателството на ЕС и на стандартите;
- нови разпоредби относно интерфейсите в превозното средство между подсистемата „Подвижен състав“ и бордовата част на подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“;
- изменени разпоредби относно водата, изпускана от или през бордовите санитарни съоръжения;
- изменени разпоредби относно максималния ток през всеки пантограф в спряно положение;
- нови разпоредби относно функциите за откриване и предотвратяване на дерайлиране;
- изменени разпоредби относно записващото устройство на влаковете;
- допълнителни изисквания относно документацията, която трябва да се предоставя, заедно с подвижния състав;
- допълнителни разпоредби, свързани с допускането до широка употреба и приложими за определени типове пътнически вагони, т.е. заменяеми превозни средства;
- актуализиране на правилата за изпълнение, по-специално чрез премахване на сроковете за валидност (етапи А и Б) за железопътни средства и типове железопътни средства, които съответстват на предходни версии на UTP;
- актуализиране на специфични случаи и специални правила за изпълнение за договарящи държави извън ЕС;
- редакционни промени за привеждане на UTP в съответствие с най-новите практики.

2.4.2. Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (UTP PRM)

В UTP PRM се определят хармонизирани изисквания за достъпност на пътническите превозни средства, използвани в международно съобщение в обхвата на ATMF UR.

Целта на това предложение за преразглеждане на UTP PRM е предписанието да се приведе в съответствие с правните промени в Европейския съюз. Освен това предложението изяснява обхвата на UTP PRM по отношение на превозните средства и по отношение на други подсистеми. По-специално прилагането на UTP PRM е задължително за новия пътнически подвижен състав, който се допуска до международно съобщение в съответствие с ATMF UR. В UTP PRM се описват също така незадължителни параметри на инфраструктурните, оперативните и телематичните подсистеми.

Предложените изменения включват:

- разяснения относно обхвата и прилагането на това UTP;
- актуализиране на позоваванията на законодателството на ЕС и на стандартите;
- изменени разпоредби относно звуковите сигнали, свързани с отварянето и затварянето на вратите за пътници;
- изменени и допълнителни разпоредби относно информация за динамични маршрути във и на влаковете;
- актуализиране на правилата за прилагане в съответствие с правилата за прилагане на UTP LOC&PAS;
- редакционни промени за привеждане на UTP в съответствие с най-новите практики.

2.4.3. Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за маркирането на превозните средства (UTP Marking)

В UTP Marking се определят изискванията, приложими за железопътните превозни средства, използвани в договарящите държави по COTIF, по отношение на номерата на превозните средства и свързаните с тях буквени обозначения върху корпуса.

Целта на това предложение за преразглеждане на UTP Marking е да се актуализират позоваванията на разпоредбите на ЕС. Освен това, за да се улесни разбирането на правилата, следва да се добави информация за разясняване на значението на европейския номер на превозното средство (ЕНПС) за товарните вагони. Включени са и езикови корекции и редакционни промени.

2.4.4. Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“ (UTP INF)

В UTP INF се определят параметрите на железопътната инфраструктура, които са от значение за съвместимостта с превозните средства, използвани в международно съобщение в обхвата на ATMF UR, както и конкретни методи за проверка на тези параметри.

Целта на това предложение за преразглеждане на UTP INF е предписанието да се приведе в съответствие с правните промени в Европейския съюз и да се актуализират специфичните случаи и особените правила за изпълнение.

Предложените изменения включват:

- разяснения относно обхвата и незадължителното прилагане на това UTP;
- актуализиране на позоваванията на законодателството на ЕС и на стандартите;
- нови разпоредби, свързани с комбиниран транспорт;
- актуализирани разпоредби относно категориите линии;
- нови разпоредби относно максималните колебания на налягането в тунели с експлоатационна скорост 200 km/h или повече;
- изменени разпоредби относно доброволното прилагане на това UTP към съществуващата инфраструктура;
- актуализиране на специфични случаи и специални правила за изпълнение за договарящи държави извън ЕС;
- редакционни промени за привеждане на UTP в съответствие с най-новите практики.

2.4.5. Изменение на UTP за телематичните приложения за товарни превози (UTP TAF)

В UTP TAF се определят изискванията относно процеса на комуникация между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, базите данни, предназначени да се използват за проследяване на движението на влаковете и вагоните, и информацията, която трябва да се предоставя на клиентите на товарни превози.

Целта на това предложение е да се приведат в съответствие позоваванията на техническите документи на Агенцията за железопътен транспорт на ЕС (ERA) в TCOC на ТПТП, посочени в допълнение I към UTP TAF.

Необходими са изменения в техническите документи, посочени в притурка I към UTP TAF, за да се коригират грешки, да се вземат предвид коментари, да се следва техническият прогрес и да се поддържа еквивалентност със спецификациите, определени в техническия документ ERA-TD-105 на ERA: TCOC на ТПТП — приложение D.2: притурка F — TCOC на ТПТП „Модел на данни и съобщения“.

2.4.6. Актуализиране на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF

Наръчникът очертава изискванията за прилагане и използване на притурка F към COTIF (APTU UR) и притурка G към COTIF (ATMF UR) за международния железопътен транспорт и описва различните роли и отговорности във връзка с прилагането и използването. Предназначен е да служи като практическо помагало за членовете на OTIF и държавите, които проявяват интерес към присъединяване към COTIF, по-специално за органите, организациите и участниците в съответните железопътни сектори.

Наръчникът не е правно обвързващ съгласно COTIF, но въпреки това може да има правни последици. Той се приема от КТЕ на OTIF, създадена с COTIF, която има правомощия да приема наръчника и неговите изменения, т.е. препоръки в съответствие с член 21, параграф 4 от ATMF UR. Наръчникът (и съответното предвидено изменение към него) ще окаже влияние върху начина, по който ЕС трябва да изпълни задълженията си по COTIF.

Актуализирането на Наръчника за прилагане и използване на единните правила за ARTU и ATMF е необходимо, за да се вземе предвид опитът, събран от договарящите държави по COTIF.

3.1. Компетентност на Съюза и право на глас

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

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

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 трябва да разполага с брой гласове, равен на броя гласове на неговите държави членки, които са страни по Конвенцията. Когато Съюзът гласува, неговите държави членки не гласуват.“

Съгласно член 3, параграф 2 от ДФЕС Съюзът разполага с изключителна компетентност във връзка с международни ангажменти, които трябва да бъдат поети в контекста на COTIF, включително правни инструменти, приети съгласно нея, когато съществува риск тези ангажменти да засегнат съществуващите правила на Съюза или да променят техния обхват.

Целта на предложените решения е:

- да се приведат UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF и UTP Marking в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1694 на Комисията⁵ („пакет TCOC от 2023 г.“),
- да се приведат в съответствие позоваванията на техническите документи на ERA в TCOC на ТПТП, посочени в допълнение I към UTP TAF.

Посочените решения попадат в областта на услугите на железопътния транспорт. Областта на услугите на железопътния транспорт до голяма степен е обхваната от правилата на Съюза, за които следователно има риск да бъдат засегнати или променени от приемането на посочените решения. Поради това правото на глас по отношение на приемането на посочените решения се упражнява от Съюза, представляван от Комисията.

3.2. Предложени заключения

Поради всички причини, подробно описани съответно в параграфи 2.4.1—2.4.6, Съюзът следва да гласува, както е предложено по-долу съответно в параграфи 3.2.1—3.2.6.

⁵ 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).

3.2.1. Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ (UTP LOC&PAS)

Европейският съюз следва да гласува в подкрепа на преразглеждането на UTP LOC&PAS (UTP LOC&PAS TECH-25003), при условие че бъдат въведени изброените по-долу изменения. В случай че тези изменения не бъдат въведени, Европейският съюз следва да гласува против предложеното преразглеждане на UTP LOC&PAS.

- а) в раздел 1 (Introduction) от приложението, втора алинея думата „infrastructure“ следва да се замени с „network(s)“, за да се отрази обстоятелството, че техническата съвместимост не се ограничава до инфраструктурата, а обхваща и енергийните аспекти и аспектите на сигнализацията по железопътната линия;
- б) в точка 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) от приложението, четвърта алинея текстът „, UTP WAG“ следва да се заличи, тъй като това UTP се отнася само за подсистемата „Локомотиви и пътнически подвижен състав“, която не е обхваната от UTP WAG;
- в) в точка 2.2.1 (Train formation), параграф 1 терминът „OTIF technical admission“ следва да се замени с „UTP verification procedure“ с цел съгласуваност с точка 0.1, параграф 4;
- г) точки 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) и 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) следва да бъдат заличени, за да се постигне съответствие с пакета TCOC от 2023 г.
- д) в точка 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) заглавието на буква d) следва да се замени с „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem“, за да се постигне пълно съответствие с пакета TCOC от 2023 г.;
- е) в параграф 8 от точка 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), в параграфи 3 и 4 от точка 4.2.4.3 (Type of brake system), в параграф 3 от точка 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), в параграф 5 от точка 4.2.4.4.2 (Service braking command), в параграф 4 от точка 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), в параграф 6 от точка 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), в параграф 9 от точка 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), в параграф 2 от точка 4.2.5.5.6 (Door opening), в параграф 8 от точка 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), в параграф 4 от точка 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), в параграф 5, второ тире от точка 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections
- ж) (RST level)), в параграфи 5 и 6 от точка 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics), в параграф 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 параграф 5 от точка 4.2.10.4.2 (Smoke Control), в точка 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):
 - „signalling system“ следва да се замени с „control-command and signalling subsystem“;
 - текстът „See point 4.3.4“ следва да бъде заличен поради това, че това позоваване не е свързано със съдържанието на точка 4.2.3.4.2;

- з) в точка 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) изразът „Note to points (1) – (4)“ следва да се заличи, тъй като съответният текст е изискване, а не забележка;
- и) в точка 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) третият параграф следва 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.“, за да се приведе в пълно съответствие с пакета TCOC от 2023 г.;
- й) в точка 4.2.7.1.4 (Lamp controls), параграф 3 „a flashing/blinking mode“ следва да се замени с „an automatic flashing/blinking mode“, за да се приведе в съответствие със значението на пакета TCOC от 2023 г.;
- к) в параграф 1 от точка 4.2.9.6 (Recording device) четвърта алинея следва да се замени с „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded“, за да се приведе в съответствие със значението на пакета TCOC от 2023 г.;
- л) в точка 4.2.12.2 (General documentation), параграф 24:
 - в първо типе „signalling equipment“ следва да се замени с „control-command and signalling subsystem“;
 - второто типе следва да се замени с „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).“;
- м) в точка 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), параграф 1 текстът „and assessing entity“ следва да се заличи, за да се приведе в съответствие със значението на пакета TCOC от 2023 г.;
- н) в точка 7.3.2 всички специфични случаи за Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия следва да бъдат заличени, тъй като те са определени в TCOC за локомотиви и ППС.

3.2.2. Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (UTP PRM)

Европейският съюз следва да гласува в подкрепа на преразглеждането на UTP PRM, както е предложено в работния документ TECH-25004 на КТЕ.

3.2.3. Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за маркирането на превозните средства (UTP Marking)

Европейският съюз следва да гласува в подкрепа на преразглеждането на UTP Marking, както е предложено от OTIF в работния документ TECH-25005 на КТЕ.

3.2.4. *Преразглеждане на единното техническо предписание, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“ (UTP INF)*

Европейският съюз следва да гласува в подкрепа на преразглеждането на UTP INF, както е предложено в работния документ TECH-25006 на КТЕ.

3.2.5. *Изменение на UTP за телематичните приложения за товарни превози (UTP TAF)*

Европейският съюз следва да гласува в подкрепа на измененията на UTP TAF, предложено от OTIF в работния документ TECH-25007 на КТЕ, при условие че бъде въведено посоченото по-долу изменение. В случай че това изменение не бъде въведено, Европейският съюз следва да гласува против предложеното преразглеждане на UTP TAF.

- в таблицата в приложение I ред № 6 следва да се замени, както е посочено по-долу, за да се позовава на актуализираната версия на техническите документи за TCOC на ТПТП, публикувани от Агенцията⁶:

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

3.2.6. *Актуализиране на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF*

Европейският съюз следва да гласува в подкрепа на измененията на Наръчника, както са предложени от OTIF в работния документ TECH-25011 на КТЕ, при условие че бъдат въведени изброените по-долу изменения. В случай че тези изменения не бъдат въведени, Европейският съюз следва да гласува против предложеното преразглеждане на Наръчника.

Точка 5.3.3 — specific cases

- Специфичен случай следва да се използва за посочване на отклонение от изискване в UTP поради технически ограничения, засягащи съвместимостта със съществуващата система.
- За определяне на изискване, различно от установените в UTP, следва да се използва национално техническо изискване.
- В случай че методът за оценка на специфичен случай е сложен и прекалено дълъг, за да бъде описан в UTP, специфичният случай в UTP може вместо това да се позовава на конкретно национално техническо изискване, определящо съответния метод за оценка.

Точка 5.4 — national technical requirements

⁶ На разположение на следния адрес [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](https://github.com/EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF).

- В случай че национално техническо изискване попадне изцяло или частично в обхвата на изискване, установено в UTP, то следва да бъде прехвърлено в UTP под формата на специфичен случай.

Точка 10.3 — Correlation with EU Law

- Въпреки че изискванията, които трябва да изпълняват структурите, отговарящи за поддръжката (СОП), за да бъдат сертифицирани, както и квалификациите на органите за сертифициране на СОП са хармонизирани между ЕС и OTIF, обхватът на органите за сертифициране на СОП извън ЕС е ограничен до извършването на сертифициране на СОП единствено извън ЕС, независимо дали изискванията за СОП в законодателството на ЕС са равностойни на тези в COTIF и независимо от факта, че ЕС приема превозни средства, които отговарят на UTP, в международно съобщение в ЕС въз основа на COTIF. Поради това сертифициращите органи за СОП извън ЕС не следва да сертифицират СОП в ЕС, освен ако това е разрешено по силата на специално споразумение с ЕС.
- Като се има предвид, че ATMF UR не включва условия за достъп до пазара за предоставяне на услуги, чуждестранните СОП и органите за сертифициране на СОП не могат да претендират за права да предоставят своите услуги в друга държава въз основа на COTIF, но едностранни или многостранни решения между тези държави могат да разрешават предоставянето на тези услуги на територията на една или повече от тези държави.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. Принципи

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

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа, или страна по споразумението⁷.

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 оказват съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“*⁸.

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

⁸ Решение на Съда на Европейския съюз от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64

4.1.2. Приложение в конкретния случай

КТЕ е орган, създаден по силата на споразумение, а именно на COTIF, по-специално на член 13, параграф 1, буква f) от него.

Изброените по-горе актове, които КТЕ има за задача да приеме по време на 17-ата си сесия, представляват актове с правно действие.

Предвидените актове променят правната рамка на OTIF. Тъй като Съюзът е пълноправна договаряща се страна по COTIF⁹, предвидените актове ще бъдат обвързващи за Съюза съгласно международното право в съответствие с член 6, параграф 1 от ARTU и член 35, параграфи 3 и 4 от COTIF.

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

4.2. Материалноправно основание

4.2.1. Принципи

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза.

4.2.2. Приложение в конкретния случай

Основната цел и основното съдържание на предвидения акт са свързани с международния железопътен транспорт.

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

4.3. Заключение

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

⁹ Решение 2013/103 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. (ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 17-ото заседание на Комисията от технически експерти на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) във връзка с преразглеждането на единните технически предписания, 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), за подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ (UTP TAF), както и 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 от ДФЕС 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/ЕС на Съвета¹⁰ и Споразумението между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) относно присъединяването на Европейския съюз към COTIF („споразумението“)¹¹.
- 2) Съгласно член 13, параграф 1, буква f) от COTIF беше създадена Комисията от технически експерти („КТЕ“) 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) — притурка F към COTIF, КТЕ 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

¹⁰ 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

¹¹ ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 8—10.

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 е) от COTIF и в съответствие с член 21, параграф 4 от Единните правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение (ATMF — притурка G към Конвенцията), КТЕ е компетентна да приема или да изменя, наред с другото, Наръчника за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF.
- 5) В дневния ред на 17^{-ото} си заседание, което ще се проведе на 17 и 18 юни 2025 г., КТЕ 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 за APTU и ATMF.
- 6) Предвидените актове на КТЕ ще имат правни последици.
- 7) 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, е целесъобразно да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в КТЕ.
- 8) Целта на посочените решения е UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP Marking и UTP INF да се приведат в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1694 на Комисията¹², да се приведат в съответствие позоваванията на техническите документи на ERA за TCOC на ТПТП в приложение I към UTP TAF и да се актуализира Наръчникът за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF, като се вземе предвид обратната информация, основаваща се на опита на договарящите държави по COTIF.
- 9) Предвидените решения на OTIF 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 OTIF в съответствие с равностойните му разпоредби на правото на Съюза и поради това следва да бъдат подкрепени от Съюза.
- 10) Предвидените решения на OTIF 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 OTIF в съответствие с равностойните му разпоредби на правото на Съюза. Някои от предложените от OTIF промени обаче следва да бъдат приведени в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1694 на Комисията¹³ („пакет TCOC от 2023 г.“). Затова е необходимо да се предложат изменения в предвидените решения на OTIF за преразглеждане на UTP LOC&PAS и за изменение на допълнение I към UTP TAF с цел да се осигури

¹² 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)

¹³ 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).

съгласуваност с достиженията на правото на ЕС, последно изменени с пакета ТСОС от 2023 г. Ето защо Съюзът следва да подкрепи предвидените решения, при условие че тези изменения бъдат въведени.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 17-ата сесия на КТЕ на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г. във връзка с преразглеждането на UTP LOC&PAS, приложимо за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“, преразглеждането на UTP PRM, приложимо за достъпността на железопътната система за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, преразглеждането на UTP Marking, приложимо за маркирането на превозните средства, преразглеждането на UTP INF, приложимо за подсистемата „Инфраструктура“, както и за актуализиране на позоваванията на техническите документи за ТСОС на ТПТП, изброени в допълнение I към UTP TAF, и на Наръчника за прилагане и използване на Единните правила за APTU и ATMF, е следната:

- 1) Да се гласува в подкрепа на предложеното от КТЕ преразглеждане на UTP LOC&PAS, приложимо за подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“, както е посочено в работен документ TECH-25003 UTP LOC&PAS на КТЕ, при условие че бъдат въведени следните изменения:
 - а) в раздел 1 (Introduction) от приложението, втора алинея думата „infrastructure“ се заменя с „network(s)“;
 - б) в точка 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) от приложението, четвърта алинея текстът „UTP WAG“ се заличава;
 - в) в точка 2.2.1 (Train formation), параграф 1 терминът „OTIF technical admission“ се заменя 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 subsystem) се заличават;
 - д) в точка 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) заглавието на буква d) се заменя с „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem“;
 - е) в параграф 8 от точка 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), в параграфи 3 и 4 от точка 4.2.4.3 (Type of brake system), в параграф 3 от точка 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), в параграф 5 от точка 4.2.4.4.2 (Service braking command), в параграф 4 от точка 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), в параграф 6 от точка 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), в параграф 9 от точка 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), в параграф 2 от точка 4.2.5.5.6 (Door opening), в параграф 8 от точка 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), в параграф 4 от точка 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), в параграф 5, втора алинея от точка 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)), в параграфи 5 и 6 от точка 4.2.9.1.6 (Driver's desk ergonomics), в параграф 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 параграф 5 от точка 4.2.10.4.2 (Smoke Control), в точка 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

- „signalling system“ се заменя с „control-command and signalling subsystem“;
 - заличава се текстът „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)“ се заличава;
- з) в точка 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) третият параграф се заменя 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), параграф 3 „a flashing/blinking mode“ се заменя с „an automatic flashing/blinking mode“;
- й) в параграф 1 от точка 4.2.9.6 (Recording device) четвърта алинея се заменя 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), параграф 24:
- в първо типе „signalling equipment“ се заменя с „control-command and signalling subsystem“;
 - второ типе се заменя 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), параграф 1 се заличава текстът „and assessing entity“;
- м) в точка 7.3.2 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 са посочени 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 са посочени 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 са посочени в работния документ TECH-25006 UTP INF на КТЕ.
- 5) Да се гласува в подкрепа на предложението на КТЕ да се актуализират позоваванията на техническите документи на ТСОС за ТПТП, изброени в допълнение I към UTP TAF, както са посочени в работния документ TECH-25007 UTP TAF на КТЕ, при условие че бъде въведено следното изменение:
- в таблицата в допълнение I, ред номер 6 се заменя, както следва:

6	ERA-TD-105	TCOC на ТПТП — приложение D.2: притурка F — TCOC 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 за APTU и ATMF, както е посочено в работния документ TECH-25011 Наръчник на КТЕ, при условие че бъдат въведени следните изменения:

- Точка 5.3.3 — specific cases
 - в първо типе „A specific case is primarily used“ следва да се замени с „A specific case should be used“;
 - в първо типе „deviation from a requirement in the UTP“ следва да се допълни с „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system“;
 - в първо типе „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs“ следва да се замени с „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs“;
 - в пето типе „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose“ следва да се замени 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 „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case“ следва да се замени с „In case a national technical requirement falls, in full or in part, in 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 EU Law
 - във втория параграф „whether an ECM“ следва да се замени с „whether their ECM“;
 - в четвърти параграф, първо типе „should be accepted“ следва да се замени с „should be accepted in international traffic“;
 - в четвърти параграф, второ типе текстът „For the purpose of providing ECM services,“ следва да се замени с „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,“, а текстът „Contracting States“ следва да се замени с „that Contracting State“.

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

Член 2

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

Член 3

Настоящото решение влиза в сила на 16 юни 2025 г.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател