OTSUSED

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2018/319,

27. veebruar 2018,

millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni revisjonikomisjoni 26. istungjärgul võetav seisukoht rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni ja selle lisade teatavate muudatuste suhtes

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Liit on ühinenud 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga, mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „COTIFi konventsioon"), kooskõlas nõukogu otsusega 2013/103/EL ([1]).

(2) COTIFi konventsiooni kohaldavad kõik liikmesriigid, välja arvatud Küpros ja Malta.

(3) COTIFi konventsiooni artikli 13 lõike 1 punkti c kohaselt on moodustatud Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni (edaspidi „OTIF") revisjonikomisjon (edaspidi „revisjonikomisjon"). Revisjonikomisjon kavatseb teha oma 26. istungjärgul, mis toimub 27. veebruarist kuni 1. märtsini 2018, otsuse COTIFi konventsiooni ja selle mõningate lisade, täpsemalt lisa E (infrastruktuuri kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitleva lepingu ühtsed eeskirjad – CUI), lisa F (ühtsed eeskirjad tehniliste standardite kehtestamiseks ja ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmiseks raudteematerjali suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks rahvusvahelises liikluses – APTU) ja lisa G (ühtsed eeskirjad tehnoloa väljaandmiseks raudteematerjalile, mida kasutatakse rahvusvahelises liikluses – ATMF) teatavate muudatuste kohta.

(4) Revisjonikomisjon teeb oma 26. istungjärgul ka otsuse uue lisa H (rongide ohutu käitamine rahvusvahelises liikluses) vastuvõtmise kohta.

(5) Revisjonikomisjoni kodukorra muudatuste eesmärk on ajakohastada teatavaid sätteid tulenevalt sellest, et 2011. aastal ühines liit COTIFi konventsiooniga, eelkõige sätteid, millega reguleeritakse piirkondlike organisatsioonide hääleõigust ja määratakse kindlaks kvoorum.

(6) COTIFi konventsiooni muudatuste eesmärk on parandada ja lihtsustada COTIFi konventsiooni läbivaatamise menetlust, et tagada COTIFi konventsiooni ja selle lisade muudatuste järjepidev ja kiire rakendamine ning vältida praeguse aeganõudva läbivaatamismenetluse negatiivset mõju, sealhulgas sisemiste vastuolude riski, kui revisjonikomisjoni ja OTIFi üldkogu vastu võetud muudatused ei ole omavahel kooskõlas, ja väliseid vastuolusid, eelkõige liidu õigusega.

(7) Lisa E (CUI) muudatuste eesmärk on täpsustada CUI ühtsete eeskirjade kohaldamisala, et tagada kõnealuste eeskirjade süstemaatilisem kohaldamine ettenähtud eesmärgil, s.o rahvusvahelises raudteeliikluses, näiteks kaubaveokoridorides ja rahvusvaheliste reisirongide suhtes.

(8) Lisade F (APTU) ja G (ATMF) muudatuste eesmärk on saavutada OTIFi ja liidu eeskirjade ühtlustamine, seda eelkõige pärast liidu neljanda raudteepaketi vastuvõtmist 2016. aastal.

([1]) Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) allakirjutamise ja sõlmimise kohta (ELT L 51, 23.2.2013, lk 1).

(9) Uue lisaga H kavatsetakse suurendada koostalitlust väljaspool liitu, lähtudes ühtlustatud kriteeriumidest, mille alusel riigiasutused annavad raudteeveo-ettevõtjatele välja ohutustunnistusi selle tõenduseks, et kõnealused ettevõtjad suudavad ronge asjaomases riigis ohutult käitada.

(10) Enamik muudatusettepanekutest on kooskõlas liidu õiguse ja strateegiliste eesmärkidega ning seetõttu peaks liit neid toetama. Mõnda muudatust on vaja liidus rohkem arutada ja need tuleks revisjonikomisjoni 26. istungjärgul tagasi lükata.

(11) Seetõttu peaks liidu seisukoht revisjonikomisjoni 26. istungjärgul põhinema käesoleva otsuse lisal,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Seisukoht, mis võetakse Euroopa Liidu nimel 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) moodustatud revisjonikomisjoni 26. istungjärgul, põhineb käesoleva otsuse lisal.

2. Käesoleva otsuse lisas osutatud dokumentide väiksemates muudatustes võivad liidu esindajad revisjonikomisjonis kokku leppida ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 2

Revisjonikomisjoni otsus avaldatakse pärast selle vastuvõtmist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel, 27. veebruar 2018

Nõukogu nimel
eesistuja
E. ZAHARIEVA

LISA

1. SISSEJUHATUS

OTIFi peasekretär on kokku kutsunud COTIF 99 läbivaatamiskomitee 26. istungjärgu, mis toimub 27. veebruarist kuni 1. märtsini 2018 Šveitsis Bernis. Istungjärgu päevakorrapunkte käsitlevad dokumendid on saadaval OTIFi veebisaidil aadressil http://otif.org/en/?page_id=126.

2. MÄRKUSED PÄEVAKORRAPUNKTIDE KOHTA

1. päevakorrapunkt – Koosoleku avamine ja kvoorumi määramine

Dokumendid: puuduvad

Pädevus: liidu (jagatud)

Hääleõiguste kasutamine: ei kohaldata

Seisukoht: puudub

2. päevakorrapunkt – Juhataja ja asejuhataja valimine

Dokumendid: puuduvad

Pädevus: liidu (jagatud)

Hääleõiguste kasutamine: liikmesriigid

Seisukoht: puudub

3. päevakorrapunkt – Päevakorra vastuvõtmine

Dokumendid: LAW-17125-CR 26/3.1

Pädevus: liidu (jagatud ja ainupädevus)

Hääleõiguste kasutamine: liit

Seisukoht: pooldatakse päevakorra kavandi vastuvõtmist.

4. päevakorrapunkt – Kodukorra muutmine

Dokumendid: LAW-17125-CR 26/4

Pädevus: liidu (jagatud ja ainupädevus)

Hääleõiguste kasutamine: liit

Seisukoht: toetatakse OTIFi läbivaatamiskomitee kodukorra muudatusettepanekuid, v a järgmised punktid:

a. Kodukorra artikli 9 lõikes 2 tuleks sätestada, et „*Kui dokument esitatakse kõigis kolmes töökeeles, on nimetatud tähtaeg 12 nädalat*“; ning

b. Kodukorra artikli 9 lõike 4 muudatus keeleversioonide puudumise korral toimuva hääletamise kohta lükatakse tagasi.

Läbivaatamiskomitee praegune kodukord võeti vastu enne seda, kui liit COTIFiga ühines; seetõttu on teatavad sätted aegunud ja vajavad ajakohastamist. Selleks et järgida COTIFi artiklit 38 ja ELi-OTIFi lepingut, tuleb eelkõige muuta sätteid, mis käsitlevad liidu hääleõigusi ja kvoorumi määramist (artiklid 4, 20 ja 21).

5. päevakorrapunkt – Konventsiooni põhiosa osaline läbivaatamine: COTIFi läbivaatamise menetluse muutmine

Dokumendid: LAW-17126-CR 26/5

Pädevus: liidu (jagatud)

Hääleõiguste kasutamine: liikmesriigid

Seisukoht: toetatakse konventsiooni artikli 34 kavandatavat läbivaatamist, et sätestada üldkogu poolt vastu võetud lisade muudatuste jõustumiseks kindel ajavahemik (36 kuud) ja samuti paindlikkuse klausel, mis võimaldab pikendada sellist tähtaega igal üksikjuhul eraldi, kui üldkogu on COTIFi artikli 14 lõike 6 kohase häälteenamusega sedasi otsustanud.

Ettepaneku eesmärk on parandada ja lihtsustada COTIFi läbivaatamise menetlust, et tagada konventsiooni ja selle lisade muudatuste järjepidev ja kiire rakendamine ning vältida praeguse aeganõudva läbivaatamismenetluse negatiivset mõju, sealhulgas sisemisi vastuolusid, kui läbivaatamiskomitee ja üldkogu poolt vastu võetud muudatused ei ole omavahel kooskõlas, ja väliseid vastuolusid, eelkõige liidu õigusega. OTIFi sekretariaadi soovitus peegeldas selle küsimusega tegelenud asjaomase töörühma valdavat arvamust; sellega kehtestati, et OTIFi liikmed peaksid suutma vastuvõetud muudatused üle võtta, sealhulgas parlamentaarsete menetlustega, kolme aasta jooksul. OTIFi tõhusa toimimise ja arendamise toetamise seisukohast on ettepanek vajalik.

6. päevakorrapunkt – CIMi ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine: peasekretäri aruanne

Dokumendid: LAW-17126-CR 26/6

Pädevus: liidu (jagatud ja ainupädevus)

Hääleõiguste kasutamine: liit (kui hääletamine toimub)

Seisukoht: võetakse teadmiseks peasekretäri aruanne, esitatakse teavet asjaomase käimasoleva tegevuse ja arengusuundumuste kohta, toetatakse edasist tööd tollialaste ja raudteetranspordi eeskirjade vaheliste liideste hindamisel ning õigusekspertide töörühma loomist või olemasolevates OTIFi organites alternatiivse koordineerimiskorra kehtestamist seoses tolliküsimustega ja kaubaveodokumentide digiteerimisega.

7. päevakorrapunkt – CUI ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine

Dokumendid: LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Pädevus: liidu (jagatud)

Hääleõiguste kasutamine: liikmesriigid

Seisukoht: toetatakse CUI artikli 1 lõigete 1 ning 2 ja 3 (uus punkt aa ning punktide b, c ja g muudatused), artikli 5 lõike 1, artikli 5bis lõigete 1 ja 2, artikli 7 lõike 2, artikli 8 lõigete 1 ja 2, artikli 9 lõike 1 ja artikli 10 lõike 3 muutmise ettepanekuid ning taotletakse, et OTIFi peasekretär esitaks kõik CUI ühtsete eeskirjade muudatused üldkogule otsustamiseks.

Peamise olulise muudatuse eesmärk on selgitada CUI ühtsete eeskirjade kohaldamisala, lisades artiklisse 3 määratluse mõistele *„rahvusvaheline raudteeliiklus“*, mis on *„liiklus, mille jaoks on vaja kasutada rahvusvahelist raudteeliini või mitut järjestikust riigisisest raudteeliini, mis asuvad vähemalt kahes liikmesriigis ja mida koordineerivad asjaomased taristuettevõtjad“*, ja muutes vastavalt artiklit 1 (kohaldamisala), säilitades ühtlasi seose CIVi ja CIMi ühtsete eeskirjadega.

Eesmärk on tagada, et CUI ühtseid eeskirju kohaldatakse süstemaatilisemalt nende kavandatud eesmärgi, st rahvusvahelise raudteeliikluse jaoks. Läbivaatamiskomiteele esitatud muudatusettepanekud vastavad kompromisstekstile, mis koostati OTIFi ajutise töörühma töö tulemusel; töörühm tuli kokku 10. detsembril 2014, 8. juulil 2015, 24. novembril 2015 ja 31. mail 2016. Komisjon aitas kaasa lõpptulemuse saavutamisele, mis kooskõlas COTIFi kohaldamisala ja eesmärgiga (s.o rahvusvaheline vedu) kinnitab CUI ühtsete eeskirjade kohaldamist rahvusvahelises raudteeliikluses vastavalt uuele määratlusele.

Komisjoni hinnangul on OTIFi sekretariaadi esitatud artiklite 1 ja 3 muudatusettepanekud kooskõlas liidu õigustiku määratluste ja sätetega, mis käsitlevad raudteetaristu haldamist ja taristuettevõtjatevahelist koordineerimist (nt direktiivi 2012/34/EL (uuesti sõnastatud) artiklid 40, 43 ja 46).

OTIFi sekretariaadi poolt esitatud artikli 8 (ettevõtja vastutus) muudatusettepanek on redaktsiooniline ega mõjuta sätte ulatust ega sisu. Artikli 9 ning artiklite 3, 5, 5bis, 7 ja 10 kohta esitatud muudatusettepanekud on üksnes redaktsioonilised.

8. päevakorrapunkt – Uus lisa H, mis käsitleb rongide ohutut käitamist rahvusvahelises liikluses

Dokumendid: LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Pädevus: liidu (ainupädevus)

Hääleõiguste kasutamine: liit

Seisukoht:

toetatakse (dokumendiga LAW-17131-CR26/8.1) COTIFisse uue lisa H lisamist, mis käsitleb rongide ohutut käitamist rahvusvahelises liikluses, ja selle esitamist üldkogule otsustamiseks vastavalt järgmisele (väljajäetud tekst on läbi kriipsutatud; lisatud tekst on alla joonitud, kui see on asjakohane):

— Artikli 2 punkt b: sõna „*sertifitseerimisasutus*“ asendatakse sõnadega „*ohutuse sertifitseerimise asutus*“. Asendamine tuleks teha läbivalt kogu tekstis. Saksa keeles asendatakse sõna „*Zertifizierungsbehörde*“ sõnaga „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*“. Prantsuse keeles asendatakse sõnad „*autorité de certification*“ sõnadega „*autorité de certification de sécurité*“.

— Artikli 4 lõige 1: lisatakse lause „*Artikli 6 lõikes 1 nimetatud ohutuse sertifitseerimise asutus ja järelevalveasutus võivad olla kaks eri üksust või need võivad kuuluda samasse organisatsiooni.*“

— Artikli 6 lõige 1: lisatakse lause „*Artikli 4 lõikes 1 nimetatud järelevalveasutus ja ohutuse sertifitseerimise asutus võivad olla kaks eri üksust või need võivad kuuluda samasse organisatsiooni.*“

— Artikli 8 lõige 3: sõnastust muudetakse järgmiselt: „Selleks et rakendada käesolevad ühtsed eeskirjad ühtlustatud viisil, hõlmavad kõnealuste ühtsete eeskirjade lisad järgmist:

[…]

[…]a) ohutusjuhtimise süsteemi nõuetega seotud ühine ohutusmeetod, mida ohutuse sertifitseerimise asutused kasutavad ohutustunnistuste väljaandmisel ning raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad oma ohutusjuhtimise süsteemi väljatöötamisel, rakendamisel, käigushoidmisel ja täiendamisel;

[…]b) jälgimisega seotud ühine ohutusmeetod, mida kasutavad raudteeveo-ettevõtjad […], taristuettevõtjad ja hoolduse eest vastutavad üksused;

c) vajalikud viited ühise ohutusmeetodi seostele riskihindamise ja -analüüsiga, mida raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad ja hoolduse eest vastutavad üksused kasutavad tehniliste, talitluslike või organisatsiooniliste muudatuste tegemisel raudteesüsteemis;

d) järelevalvega seotud ühine ohutusmeetod, mida kasutavad järelevalveasutused.“

— Artikli 2 punktis f tehakse redaktsiooniline parandus, vastavusse viimine liidu terminoloogiaga (saksakeelne versioon): „„*Eisenbahnsystem*“ *das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus […]Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*“.

— Artikli 7 lõikes 4 tehakse redaktsiooniline parandus (saksakeelne versioon): „*Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben […] ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*“

Nõustutakse peasekretäri taotlusega muuta selgitavat aruannet uue lisa H toetamiseks ja esitada see üldkogule heakskiitmiseks.

Toetatakse (dokumendiga LAW-17131-CR26/8.2) COTIFi artiklite 2, 6, 20, 33 ja 35 muutmist, et lisada COTIFisse uus lisa H, ning nõustutakse peasekretäri taotlusega esitada see üldkogule otsustamiseks.

Uue lisa H kavandis esitatakse sätted, mis reguleerivad rongide ohutut käitamist rahvusvahelises liikluses, eesmärgiga ühtlustada COTIFit liidu õigustikuga ja toetada koostalitlust väljaspool Euroopa Liitu. Kavandatav tekst on kooskõlas uue ohutusdirektiivi (EL) 2016/798 sätetega ja seonduvate teiseste õigusaktidega, välja arvatud väheolulised küsimused, mida tuleks käsitleda vastavalt eespool esitatud ettepanekutele. Nagu juba märgitud, on kõnealuse uue lisa H lisamiseks vaja muuta ka teatavaid COTIFi sätteid.

9. päevakorrapunkt – ATMFi ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine

Dokumendid: LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09–10

Pädevus: liidu (ainupädevus)

Hääleõiguste kasutamine: liit

Seisukoht: toetatakse OTIFi sekretariaadi esildatud ATMFi ühtsete eeskirjade osalist läbivaatamist vastavalt järgmisele (väljajäetud tekst on läbi kriipsutatud, lisatud tekst on alla joonitud, kui see on asjakohane):

— Artikli 7 lõike 1a sõnastus on järgmine: „*Veeremid peavad vastama ühtsetele tehnilistele nõuetele, mis kehtivad heakskiitmise, ajakohastamise või uuendamise taotluse esitamise ajal, vastavalt nendele ühtsetele eeskirjadele ja võttes arvesse migratsioonistrateegiat ühtsete tehniliste nõuete kohaldamiseks, nagu on sätestatud APTU artikli 8 lõikes 2a ja artikli 8 lõike 4 punktis f, ning võimalusi erandite kehtestamiseks, nagu on sätestatud ATMFi artiklis 7a; seda vastavust tuleb iga veeremi kasutamise ajal pidevalt säilitada.*

— *Tehniliste ekspertide komitee kaalub vajadust töötada nende ühtsete eeskirjade jaoks välja lisa, sealhulgas sätted, mis pakuvad taotlejatele suuremat õiguskindlust seoses kohaldatavate nõuetega, ja seda juba enne, kui nad esitavad veeremite heakskiitmise, ajakohastamise või uuendamise taotluse.*“

— Artikli 2 punktis w muudetakse määratlust ja kasutatakse sõna „*veerem*“ läbivalt kogu tekstis (kõikides keeltes). Määratluse sõnastus on järgmine: „*raudteeliinidel oma ratastel sõitev raudteeveerem kas vedurita või ilma.*“ Tekstis tuleks kasutada läbivalt sõna „*veerem(id)*“, mitte sõna „*raudteeveerem(id)*“, mida esineb mõnes kohas.

— Artiklis 5 tehakse redaktsiooniline parandus (saksakeelne versioon): sõna „*Notifikation*“ asendatakse sõnaga „*Notifizierung*“ lauses „*Jeder Vertragsstaat hat durch […]Notifizierung […].*“ ja ka lauses „*Die […]Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*“

— Artiklis 10 tehakse redaktsiooniline parandus (saksakeelne versioon): sõna „*Verzeichnis*“ asendatakse sõnaga „*Dossier*“ lauses „*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes […]Dossier zu übersenden.*“ ja ka lauses „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen […]Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*“

— Artikli 13 lõike 1 punkti a tehakse redaktsiooniline parandus (inglis- ja saksakeelne versioon): lühend „CTE“ asendatakse komitee täisnimega lauses „*comply with the specifications adopted by the […] Committee of Technical Experts;*“ ja lauses „*mit den vom […] Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*“.

— Lisatakse artikkel 14: „*Artikkel 14 – Lisad ja soovitused*

§ 1 Tehniliste ekspertide komitee otsustab, kas võtta vastu lisa või säte, mis muudab seda vastavalt konventsiooni artiklites 16 ja 20 ning artikli 33 lõikes 6 sätestatud menetlusele. Otsused jõustuvad vastavalt konventsiooni artikli 35 lõigetele 3 ja 4.

§ 2 Lisa või seda muutva sätte vastuvõtmise taotluse võib esitada: a) iga osalisriik; b) iga piirkondlik organisatsioon, mis on määratletud ATMFi artikli 2 punktis x; c) iga esindav rahvusvaheline assotsiatsioon, mille liikmete jaoks on lisa olemasolu nende tegevuse seisukohast hädavajalik ohutusalastel ja majanduslikel põhjustel.

§ 3 Lisade ettevalmistamise eest vastutab tehniliste ekspertide komitee, keda abistavad asjaomased töörühmad ja peasekretär lõike 2 kohaselt esitatud taotluste alusel.

§ 4 Tehniliste ekspertide komitee võib soovitada meetodeid ja tavasid, mis on seotud rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmisega.“

ATMFi ühtsete eeskirjade sätted on kooskõlas Euroopa Liidu koostalitlusvõime direktiiviga 2008/57/EÜ ja ohutusdirektiivi 2009/49/EÜ osaga. Neljanda raudteepaketi vastuvõtmisega muutis liit mitmeid selle õigustiku sätteid. Komisjoni tehtud analüüsi alusel valmistasid OTIFi sekretariaat ja asjaomased töörühmad ette muudatused, mis käsitlevad ATMFi ühtsete eeskirjade artikleid 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 ja 13. Need muudatused on vajalikud, et ühtlustada terminoloogiat uute ELi sätetega ja võtta arvesse ELi menetluslikke muudatusi, eelkõige asjaolu, et Euroopa Liidu Raudteeamet on pädev andma välja veeremilube. Muutmisettepanekud ei mõjuta ATMFi põhikontseptsiooni.

10. päevakorrapunkt – APTU ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine

Dokumendid: LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09–10

Pädevus: liidu (ainupädevus)

Hääleõiguste kasutamine: liit

Seisukoht: toetatakse COTIFi lisa F artikli 8 muudatuste vastuvõtmist ja asjakohase selgitava aruande muudatuste heakskiitmist.

ATMFi ühtsete eeskirjade sätted on kooskõlas koostalitlusvõime direktiivi 2008/57/EÜ sätetega, eelkõige nendega, mis käsitlevad ühtsete tehniliste nõuete sisu ja nende samaväärsust Euroopa Liidus kehtivate koostalitluse tehniliste kirjeldustega (KTKd). Neljanda raudteepaketi ja eelkõige uuesti sõnastatud koostalitlusvõime direktiivi (EL) 2016/797 vastuvõtmisega muutis liit selle õigustiku mitmeid sätteid. Komisjoni tehtud analüüsi alusel valmistasid OTIFi sekretariaat ja asjaomased töörühmad ette muudatused, mis käsitlevad APTU ühtseid eeskirju, et tagada jätkuv ühtlustamine liidu õigusega. Muudatused käsitlevad APTU ühtsete eeskirjade artiklit 8 ja nendega lisatakse ühtsete tehniliste nõuete sisuosale kaks osa, mis on samaväärsed ELi KTKdega. Need muudatused on vajalikud, tagamaks, et tulevaste Euroopa Liidu KTKde sisu ja COTIFi ühtsed tehnilised nõuded jääksid samaväärseks. Muutmisettepanekud ei mõjuta APTU põhikontseptsiooni.

11. päevakorrapunkt – Üldine arutelu vajaduse üle ühtlustada juurdepääsutingimusi

Dokumendid: LAW-17130-CR26/11

Pädevus: liidu (jagatud)

Hääleõiguste kasutamine: ei kohaldata

Seisukoht: puudub

12. päevakorrapunkt – Muud küsimused

Dokumendid: LAW-17130-CR26/12

Pädevus: liidu (jagatud)

Hääleõiguste kasutamine: liikmesriigid

Seisukoht: ei olda vastu õigusekspertide töörühma loomisele, et abistada ja lihtsustada OTIFi olemasolevate organite tegevust õigusvaldkonnas ning tagada konventsiooni tõhus haldamine.

13. päevakorrapunkt – CUVi ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine

Dokumendid: LAW-17144-CR 26/13 (Šveitsi edastatud ettepanek)

Pädevus: liidu (jagatud)

Hääleõiguste kasutamine: liikmesriigid

Seisukoht: ollakse vastu Šveitsi esitatud ettepanekule kaaluda CUVi ühtsete eeskirjade artikli 7 muutmist.

CUVi ühtsete eeskirjade artikli 7 lõikes 1 käsitletakse veeremi valdaja ja veeremi kasutaja (raudteeveo-ettevõtja) vastutust veeremi tekitatud kahju korral, mille on põhjustanud veeremi defekt. Esildatud muudatusettepanekuga lisatakse uus kriteerium, et veeremi defektist põhjustatud kahju korral tuleb esitada tõend valdaja vastutuse kohta. Kui lepinguosalised kohaldavad CUVi ühtsete eeskirjade kehtivat artiklit 7, siis selle alusel vastutab veeremi valdaja üksnes juhul, kui on tõendatud, et veeremi tekitatud kahju tuleneb rikkest, mille eest ta vastutab. Tundub, et muudatusettepanekuga lisatakse ka teine kriteerium, mille kohaselt valdaja peab tõendama, et ta ei vastuta kahju põhjustanud defekti eest.

CUVi kehtiva artikli 7 lõikes 2 täpsustatakse, et *„[l]epinguosalised võivad kokku leppida sätetes, mis kalduvad kõrvale lõikes 1 sätestatust“*. Selle alusel pidasid kõnealuse sektori ettevõtjad ajavahemikul 2013–2016 läbirääkimisi, mille tulemusel koostati kokkulepe, mille kiitsid heaks 600 raudtee-ettevõtjat ja mis võimaldab teha vajalikke muudatusi vagunite kasutamise üldisesse lepingusse (GCU), et selgitada paremini vagunite valdajate vastutust. Allakirjutatud kokkuleppega kehtestati GCU uus artikkel 27, mis käsitleb vastutuse põhimõtet vaguni tekitatud kahju korral, et saavutada parem tasakaal ja tagada suurem selgus kogu kõnealuses sektoris vaguni tekitatud kahju korral. Samuti kehtestatakse sellega mõiste *„süü eeldus“*, mis võimaldab kohaldada vastutust valdaja suhtes veeremirikke eest, mille põhjustas hooldamiskohustuse rikkumine. Seda muudatust on kohaldatud alates 1. jaanuarist 2017. Praegu kohaldab suurem osa liidus tegutsevaid valdajaid ja raudteeveo-ettevõtjaid GCUd. Seepärast ei ole Šveitsi esitatud ettepanek vajalik, kuna kõnealuse sektori ettevõtjate saavutatud kokkulepped on piisavad, et määrata selgelt kindlaks valdaja ja raudteeveo-ettevõtjate vastutus kahju korral, mille on tekitanud müügilepinguga hõlmatud veerem. Puuduvad märgid selle kohta, et kõnealuse kokkuleppega ei oleks võimalik saavutada tasakaalu vastavate osaliste vahel. Samuti ei sisalda ettepanek kavandatud muudatuste kohta usaldusväärseid kaalutlusi ja piisavaid põhjendusi.