



Βρυξέλλες, 8 Φεβρουαρίου 2018
(OR. en)

**Διοργανικός φάκελος:
2018/0026 (NLE)**

**6034/18
ADD 1**

TRANS 63

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	8 Φεβρουαρίου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Θέμα:	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ στην Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙF όσον αφορά ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση COTIF) και στα προσαρτήματά της

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2018) 63 final - ANNEX.

συνημμ.: COM(2018) 63 final - ANNEX



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στην

Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου

**σχετικά με τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην
26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του ΟΤΙΕ όσον αφορά ορισμένες
τροπολογίες στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση
COTIF) και στα προσαρτήματά της**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Γενική Γραμματεία της OTIF έχει συγκαλέσει την 26η σύνοδο της Αναθεωρητικής Επιτροπής του COTIF99 στη Βέρνη της Ελβετίας, από τις 27 Φεβρουαρίου έως την 1η Μαρτίου 2018. Τα έγγραφα που αφορούν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης είναι διαθέσιμα στον ιστότοπο του OTIF στον ακόλουθο σύνδεσμο: http://otif.org/en/?page_id=126

2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

Σημείο 1 της ημερήσιας διάταξης — Έναρξη της συνεδρίασης και διαπίστωση απαρτίας

Έγγραφο/-α: ουδέν

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: ά.α.

Θέση: ουδεμία

Σημείο 2 της ημερήσιας διάταξης – Εκλογή προέδρου και αντιπροέδρου

Έγγραφο/-α: ουδέν

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Τα κράτη μέλη

Θέση: ουδεμία

Σημείο 3 της ημερήσιας διάταξης – Έγκριση της ημερήσιας διάταξης

Έγγραφο/-α: LAW-17125-CR 26/3.1

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη και αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση: Υπέρ της έγκρισης του σχεδίου ημερήσιας διάταξης

Σημείο 4 της ημερήσιας διάταξης – Τροποποίηση του εσωτερικού κανονισμού

Έγγραφο/-α: LAW-17125-CR 26/4

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη και αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση: Υποστήριξη όλων των προτεινόμενων τροπολογιών στον εσωτερικό κανονισμό της Αναθεωρητικής Επιτροπής του OTIF.

Ο εσωτερικός κανονισμός της Αναθεωρητικής Επιτροπής ως έχει σήμερα χρονολογείται πριν την προσχώρηση της Ένωσης στη σύμβαση COTIF· ορισμένες διατάξεις είναι, ως εκ τούτου, παρωχημένες και πρέπει να επικαιροποιηθούν. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις που διέπουν τα δικαιώματα ψήφου της Ένωσης και τη διαπίστωση απαρτίας (άρθρα 4, 20 και 21) πρέπει να τροποποιηθούν, ώστε να συνάδουν με το άρθρο 38 της σύμβασης COTIF και με τη συμφωνία ΕΕ-OTIF.

Σημείο 5 της ημερήσιας διάταξης — Μερική αναθεώρηση της βασικής σύμβασης: τροποποίηση της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF

Εγγραφο/-α: LAW-17126-CR 26/5

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση: Υποστήριξη της έγκρισης της προτεινόμενης αναθεώρησης του άρθρου 34 της σύμβασης, ώστε να προβλεφθεί μια πάγια προθεσμία (36 μήνες) για την έναρξη ισχύος των τροπολογιών στα προσαρτήματα που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση, καθώς και η ρήτρα ευελιξίας για την παράταση της εν λόγω προθεσμίας κατά περίπτωση, εφόσον αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση κατά πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6 της σύμβασης COTIF.

Η πρόταση αποβλέπει στη βελτίωση και τη διευκόλυνση της διαδικασίας αναθεώρησης της σύμβασης COTIF για τη συνεπή και ταχεία εφαρμογή των τροπολογιών στη σύμβαση και τα προσαρτήματά της, καθώς και στην αποφυγή δυσμενών επιπτώσεων λόγω της τρέχουσας χρονοβόρας διαδικασίας αναθεώρησης, στις οποίες συγκαταλέγεται ο κίνδυνος εσωτερικής απόκλισης των τροπολογιών που εγκρίνει η Αναθεωρητική Επιτροπή από εκείνες που εγκρίνει η Γενική Συνέλευση, όπως και η εξωτερική απόκλιση, ιδίως από το δίκαιο της Ένωσης. Η σύσταση της Γραμματείας του OTIF αποτυπώνει την επικρατούσα άποψη στη σχετική ομάδα εργασίας που ασχολήθηκε με το θέμα αυτό· διαπιστώθηκε ότι τα μέλη του OTIF θα πρέπει να είναι σε θέση να μεταφέρουν τις τροπολογίες που θα εγκριθούν στο εσωτερικό τους δίκαιο, μεταξύ άλλων μέσω κοινοβουλευτικών διαδικασιών, εντός τριών ετών. Η πρόταση φαίνεται αναγκαία για να υποστηριχθεί η αποτελεσματική λειτουργία και ανάπτυξη του OTIF.

Σημείο 6 της ημερήσιας διάταξης — Μερική αναθεώρηση των ENK/CIM — Έκθεση του Γενικού Γραμματέα

Εγγραφο/-α: LAW-17126-CR 26/6

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση (σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ψηφοφορία)

Θέση: Συνεκτίμηση της έκθεσης του Γενικού Γραμματέα, παροχή ορισμένων πληροφοριών σχετικά με σχετικές διεξαγόμενες δραστηριότητες και εξελίξεις, ενθάρρυνση περαιτέρω εργασιών για την αξιολόγηση της σύνδεσης των τελωνειακών κανονισμών με τους κανονισμούς περί σιδηροδρομικών μεταφορών, υποστήριξη της σύστασης ομάδας νομικών εμπειρογνομόνων, ή εναλλακτικές ρυθμίσεις συντονισμού στα υφιστάμενα όργανα του OTIF, όσον αφορά τα τελωνειακά θέματα και την ψηφιοποίηση των παραστατικών εμπορευματικών μεταφορών.

Σημείο 7 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/CUI

Εγγραφο/-α: LAW-17128-CR 26/7.1, LAW-17129-CR 26/7.2

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση: Υποστήριξη των προτάσεων τροπολογιών στο άρθρο 1 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 3 [νέο στοιχείο αα) και τροπολογίες στα στοιχεία β), γ) και ζ)], στο άρθρο 5 παράγραφος 1, το άρθρο 5α παράγραφοι 1 και 2, στο άρθρο 7 παράγραφος 2, στο άρθρο 8 παράγραφοι 1 και

2, στο άρθρο 9 παράγραφος 1 και στο άρθρο 10 παράγραφος 3 των CUI, και αίτημα προς τον Γενικό Γραμματέα του ΟΤΙF να υποβληθούν όλες οι τροποποιήσεις των ENK/CUI στη Γενική Συνέλευση προς έγκριση.

Η κύρια ουσιαστική τροποποίηση έχει ως στόχο να διευκρινισθεί το πεδίο εφαρμογής των ENK/CUI με την εισαγωγή ορισμού στο άρθρο 3 του όρου «*διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία*» ώστε να σημαίνει «*κυκλοφορία που απαιτεί τη χρήση διεθνούς σιδηροδρομικής διαδρομής ή περισσότερων διαδοχικών εθνικών σιδηροδρομικών διαδρομών ευρισκόμενων σε τουλάχιστον δύο κράτη μέλη που συντονίζονται από τους οικείους διαχειριστές υποδομής*», και με ανάλογη τροποποίηση του άρθρου 1 (πεδίο εφαρμογής) και, ταυτόχρονα, διατήρηση της σύνδεσης των ENK/CIV με τους ENK/CIM.

Στόχος είναι να εξασφαλιστεί η πιο συστηματική εφαρμογή των ENK/CUI για τους στόχους για τους οποίους προβλέπονται, ήτοι στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Το σχέδιο τροπολογίας όπως πρότεινε η Αναθεωρητική Επιτροπή αντιστοιχεί στο συμβιβαστικό κείμενο που προέκυψε από τις εργασίες της ειδικής ομάδας εργασίας του ΟΤΙF, η οποία συνεδρίασε στις 10 Δεκεμβρίου 2014, 8 Ιουλίου 2015, 24 Νοεμβρίου 2015 και στις 31 Μαΐου 2016. Η Επιτροπή συνέβαλε στο τελικό αποτέλεσμα, το οποίο, σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής και το αντικείμενο της σύμβασης COTIF, δηλ. τις διεθνείς μεταφορές, επιβεβαιώνει την εφαρμογή των ENK/CUI μόνον στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, όπως ορίζεται στον νέο ορισμό.

Η Επιτροπή εκτίμησε ότι το σχέδιο τροπολογιών στα άρθρα 1 και 3, όπως προτάθηκαν από τη Γραμματεία του ΟΤΙF, συνάδουν με τους ορισμούς και τις διατάξεις του κεκτημένου της Ένωσης για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών και τον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής (ήτοι άρθρα 40, 43 και 46 της οδηγίας 2002/34/EK (αναδιατύπωση)).

Όσον αφορά το σχέδιο τροπολογίας που πρότεινε η Γραμματεία του ΟΤΙF στο άρθρο 8 (Ευθύνη του διαχειριστή), πρόκειται κυρίως για αλλαγή συντακτικού χαρακτήρα και δεν επηρεάζει το πεδίο εφαρμογής ή την ουσία της διάταξης. Το σχέδιο τροπολογιών που προτείνονται στο άρθρο 9 και στα άρθρα 3, 5, 5α, 7 και 10 είναι καθαρά συντακτικού χαρακτήρα.

Σημείο 8 της ημερήσιας διάταξης – Νέο προσάρτημα Η για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία

Εγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/8/9/10, LAW-17131-CR26/8.1, LAW-17132-CR 26/8.2

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση:

Υποστήριξη του εγγρ. LAW-17131-CR26/8.1 για την προσθήκη ενός νέου προσαρτήματος Η της σύμβασης COTIF σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία προς έγκριση από τη Γενική Συνέλευση, με την επιφύλαξη των ακόλουθων (απόλειψη με διαγραφή· προσθήκη με υπογράμμιση, κατά περίπτωση):

- Στο άρθρο 2 στοιχείο β): Αντικατάσταση του όρου «*αρχή πιστοποίησης*» από τον όρο «*αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας*». Η αντικατάσταση θα πρέπει να εφαρμοσθεί με συνέπεια σε ολόκληρο το κείμενο. Στη γερμανική γλώσσα: «*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*» αντί «*Zertifizierungsbehörde*». Στη γαλλική γλώσσα: «*autorité de certification de sécurité*» αντί «*autorité de certification*».

- Άρθρο 4 παράγραφος 1: Προσθήκη της φράσης «*Η αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας και η εποπτική αρχή που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 μπορούν να είναι δύο χωριστές οντότητες ή μπορούν να είναι ενταγμένες στον ίδιο οργανισμό.*»
- Στο άρθρο 6 παράγραφος 1: Προσθήκη της φράσης «*Η εποπτική αρχή και η αρχή πιστοποίησης της ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 μπορούν να είναι δύο χωριστές οντότητες ή μπορούν να είναι ενταγμένες στον ίδιο οργανισμό.*»
- Στο άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο β): Τροποποίηση του κειμένου ώστε να έχει ως εξής: «Διαδικασίες, καθώς και κοινή μέθοδος ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, που πρέπει να εφαρμόζονται από τις αρχές πιστοποίησης κατά την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων συνδέσεων με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την αξιολόγηση επικινδυνότητας και άλλες συναφείς νομοθεσίες.»

Προσθήκη της αναφοράς σε «διαδικασίες»: Οι εν λόγω διαδικασίες περιλήφθηκαν στην κοινή μέθοδο ασφάλειας της ΕΕ για τις απαιτήσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (ΚΜΑ για ΣΔΑ) και έχουν πλέον ενσωματωθεί στο σχέδιο «εκτελεστικού κανονισμού σχετικά με πρακτικές ρυθμίσεις έκδοσης ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας» της Επιτροπής. Εάν ο ΟΤΙΦ επιθυμεί να διατηρήσει τον ίδιο βαθμό εναρμόνισης, όπως είχε αρχικά προγραμματισθεί, θα πρέπει επομένως να συμπεριλάβει τις σχετικές διαδικασίες επιπροσθέτως των απαιτήσεων ΚΜΑ για ΣΔΑ. Η βελτίωση αυτή συνιστάται, αλλά δεν απαιτείται για την υπερψήφιση.

Σύνδεση με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την αξιολόγηση επικινδυνότητας (ΚΜΑ ΑΕπ) και άλλη σχετική νομοθεσία: Σύμφωνα με το σχέδιο του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού της Επιτροπής για τη θέσπιση κοινών μεθόδων ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας απαιτείται η εφαρμογή των ΚΜΑ ΑΕπ και άλλης νομοθεσίας (και ιδίως, αλλά όχι αποκλειστικά, της «ΤΠΔ ΟΡΕ» «Τεχνική προδιαγραφή διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας για τη διαλειτουργικότητα»), ώστε να διασφαλισθεί ότι «*οι επιχειρησιακές ρυθμίσεις (του οργανισμού) είναι σύμφωνες προς τις σχετικές με την ασφάλεια απαιτήσεις των εφαρμοστέων τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας και των σχετικών εθνικών κανόνων και προς οποιαδήποτε άλλη συναφή απαίτηση*». Συνεπώς, η ανωτέρω βελτίωση του άρθρου 8 παράγραφος 3 στοιχείο β) θα πρέπει να υποστηριχθεί και να επιχειρηματολογηθεί σθεναρά.

- Στο άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο γ): Τροποποίηση του κειμένου «*Κοινή μέθοδος ασφάλειας για την παρακολούθηση που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, οι διαχειριστές υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς*».

Η παρούσα πρόταση συνάδει με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του προσαρτήματος Η, σύμφωνα με το οποίο απαιτείται τόσο οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσο και οι διαχειριστές υποδομής να «*ορίσουν οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και να παρακολουθούν την ορθή εφαρμογή του*». Η εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση είναι υποχρεωτική για τους διαχειριστές υποδομής εντός της ΕΕ και θα ήταν επωφελής πέραν της Ένωσης. Η εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση είναι υποχρεωτική για τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση (ΥΣΦ). Η υποχρεωτική εφαρμογή των ΚΜΑ από τους διαχειριστές υποδομής συνιστάται, αλλά δεν απαιτείται για την υπερψήφιση. Η υποχρεωτική εφαρμογή των ΚΜΑ από τους ΥΣΦ είναι υποχρεωτική και πρέπει να περιληφθεί στο κείμενο.

- Στο άρθρο 2 στοιχείο στ), βελτίωση της διατύπωσης, ευθυγράμμιση με την ενωσιακή ορολογία (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): «„*Eisenbahnsystem*“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals».
- Στο άρθρο 7 παράγραφος 4, βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): «Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.»

Συμφωνία για αίτημα προς τον Γενικό Γραμματέα να τροποποιηθεί η αιτιολογική έκθεση για την υποστήριξη του νέου προσαρτήματος Η και να υποβληθεί προς έγκριση στη Γενική Συνέλευση.

Υποστήριξη του εγγρ. LAW-17131-CR26/8.2 να προστεθεί το νέο προσάρτημα Η στη σύμβαση COTIF, των τροποποιήσεων των άρθρων 2, 6, 20, 33 και 35 της σύμβασης COTIF, και συμφωνία με το αίτημα προς τον Γενικό Γραμματέα να υποβληθούν στη Γενική Συνέλευση προς έγκριση.

Το σχέδιο του νέου προσαρτήματος Η ορίζει διατάξεις που ρυθμίζουν την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών στη διεθνή κυκλοφορία με στόχο την εναρμόνιση της σύμβασης COTIF με το κεκτημένο της Ένωσης και την υποστήριξη της διαλειτουργικότητας πέραν της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το προτεινόμενο κείμενο συνάδει με τις διατάξεις της νέας οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια και το σχετικό παράγωγο δίκαιο, πλην των ήσσονος σημασίας θεμάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με τις ανωτέρω προτάσεις. Όπως προαναφέρθηκε, είναι επίσης αναγκαίο να τροποποιηθούν ορισμένες διατάξεις της σύμβασης COTIF για να προστεθεί αυτό το νέο προσάρτημα Η.

Σημείο 9 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/ATMF

Εγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/8/9/10, LAW-17133-CR26/9, LAW-17134-CR26/09-10

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση: Υποστήριξη της μερικής αναθεώρησης των ENK/ATMF όπως προτάθηκε από τη Γραμματεία του ΟΤΙF, με την επιφύλαξη των ακόλουθων (απάλειψη με διαγραφή· προσθήκη με υπογράμμιση, κατά περίπτωση):

Στο άρθρο 1 παράγραφος 1α, τροποποίηση του κειμένου ώστε να έχει ως εξής: «Τα οχήματα πληρούν τις ΕΤΠ (ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές) που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης αποδοχής, αναβάθμισης ή ανανέωσης, σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και λαμβανομένης υπόψη της στρατηγικής μετάβασης, για την εφαρμογή των ΕΤΠ, όπως ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2α και στο άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχείο στ) της APTU, και τις δυνατότητες παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 7α της ATMF· η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε οχήματος.

- Η CTE εξετάζει την ανάγκη εκπόνησης παραρτήματος αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθώς και διατάξεων που επιτρέπουν στους αιτούντες να έχουν μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμόζονται, ήδη πριν από την υποβολή της αίτησης αποδοχής, αναβάθμισης ή ανανέωσης οχημάτων.»

- Στο άρθρο 2 στοιχείο κγ), τροποποίηση του ορισμού και χρήση του όρου «οχήματα» με συνέπεια σε όλο το κείμενο (σε όλες τις γλώσσες): Ο ορισμός θα πρέπει να διατυπωθεί ως εξής: «ως «*όχημα*» νοείται σιδηροδρομικό όχημα, κατάλληλο να κυκλοφορεί με τους δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές με ή χωρίς έλξη.» Ο όρος «*όχημα/-τα*» πρέπει να χρησιμοποιείται σε ολόκληρο το κείμενο, και όχι ο όρος «*σιδηροδρομικό/-ά όχημα/-τα*» που χρησιμοποιείται σε ορισμένα σημεία.
- Στο άρθρο 5, βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): Αντικατάσταση του «*Notifikation*» με «*Notifizierung*» στο «*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...].*» Και κατόπιν «*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*»
- Στο άρθρο 10, βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στη γερμανική γλώσσα): Αντικατάσταση του «*Verzeichnis*» με «*Dossier*» στο «*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*» καθώς και στο «*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen*».
- Στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α), βελτίωση της διατύπωσης (κείμενο στην αγγλική και τη γερμανική γλώσσα): Αντικατάσταση του CTE με το πλήρες όνομα της επιτροπής στο «*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;*» και στο «*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*».
- Προσθήκη του ακόλουθου άρθρου 14: «*Άρθρο 14 — Παραρτήματα και συστάσεις*
 1. Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων αποφασίζει εάν θα εγκρίνει ένα παράρτημα ή μια διάταξη που επιφέρει τροποποίησή του σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 16, 20 και στο άρθρο 33 παράγραφος 6 της σύμβασης. Οι αποφάσεις αρχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4 της σύμβασης.
 2. Αίτηση έγκρισης παραρτήματος ή διάταξης τροποποίησής του μπορεί να υποβληθεί από: α) κάθε συμβαλλόμενο κράτος· β) κάθε περιφερειακό οργανισμό όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο κδ) της ATMF· γ) κάθε εκπρόσωπο διεθνούς ένωσης για τα μέλη του οποίου η ύπαρξη του παραρτήματος είναι απαραίτητη για λόγους ασφάλειας και οικονομίας στην άσκηση της δραστηριότητάς τους.
 3. Η εκπόνηση των παραρτημάτων πραγματοποιείται από την επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων επικουρούμενη από κατάλληλες ομάδες εργασίας και τον Γενικό Γραμματέα βάσει των αιτήσεων που θα κατατεθούν σύμφωνα με την παράγραφο 2.
 4. Η επιτροπή τεχνικών εμπειρογνομόνων μπορεί να προτείνει μεθόδους και πρακτικές σχετικά με την τεχνική αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία.»

Οι διατάξεις των ENK/ATMF είναι συμβατές με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/EK της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαλειτουργικότητα και με μέρος της οδηγίας 2009/49/EK για την ασφάλεια. Με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η Ένωση έχει αλλάξει αρκετές διατάξεις του κεκτημένου αυτού. Με βάση ανάλυση της Επιτροπής, η Γραμματεία του OTIF και η σχετική ομάδα εργασίας εκπόνησαν τροποποιήσεις που αφορούν τα άρθρα 2, 3α, 5, 6, 7, 10, 10β, 11 και 13 των ENK/ATMF. Οι τροποποιήσεις

αυτές είναι απαραίτητες για να εναρμονισθούν ορισμένοι όροι με τις νέες διατάξεις της ΕΕ και να ληφθούν υπόψη ορισμένες διαδικαστικές αλλαγές στην ΕΕ, και ιδίως το γεγονός ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων θα είναι αρμόδιος για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων. Η βασική έννοια της ATMF δεν θίγεται από τις προτεινόμενες αλλαγές.

Σημείο 10 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/APTU

Εγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/8/9/10, LAW-17135-CR26/10, LAW-17134-CR26/09-10

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (αποκλειστική)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση: Υποστήριξη της έγκρισης των τροποποιήσεων του άρθρου 8 του προσαρτήματος ΣΤ της σύμβασης COTIF και της έγκρισης των τροποποιήσεων στη σχετική αιτιολογική έκθεση.

Οι διατάξεις των ENK/ATMF είναι συμβατές με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/57/EK για τη διαλειτουργικότητα, και ιδίως εκείνες που αφορούν το περιεχόμενο των ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών (ΕΤΠ) και την ισοδυναμία τους με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την έγκριση της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και ιδίως με την αναδιατύπωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα, η Ένωση έχει αλλάξει αρκετές διατάξεις του κεκτημένου αυτού. Με βάση ανάλυση της Επιτροπής, η Γραμματεία και η ομάδα εργασίας του OTIF εκπόνησαν τροποποιήσεις των ENK/APTU για να εξασφαλιστεί η συνέχιση της εναρμόνισης με το δίκαιο της Ένωσης. Οι τροποποιήσεις αφορούν το άρθρο 8 των ENK/APTU και συνίστανται στην προσθήκη δύο τμημάτων στο περιεχόμενο των ισοδύναμων ΕΤΠ προς τις ΤΠΔ της ΕΕ. Οι αλλαγές αυτές είναι αναγκαίες για να εξασφαλιστεί ότι το περιεχόμενο των μελλοντικών ΤΠΔ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΕΤΠ της COTIF παραμένουν ισοδύναμες. Η βασική έννοια της APTU δεν θίγεται από τις προτεινόμενες αλλαγές.

Σημείο 11 της ημερήσιας διάταξης — Γενική συζήτηση σχετικά με την ανάγκη εναρμόνισης των όρων προσχώρησης

Εγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/11

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: ά.α.

Θέση: ουδεμία

Σημείο 12 της ημερήσιας διάταξης — Διάφορα

Εγγραφο/-α: LAW-17130-CR26/12

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Τα κράτη μέλη

Θέση: Χωρίς αντίρρηση στη σύσταση ομάδας νομικών εμπειρογνομόνων που θα βοηθά και θα διευκολύνει τη λειτουργία των υφιστάμενων οργάνων του OTIF στον νομικό τομέα και θα εξασφαλίσει την αποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης.

Σημείο 13 της ημερήσιας διάταξης – Μερική αναθεώρηση των ENK/CUV

Εγγραφο/-α: LAW-17144-CR 26/13 (πρόταση της Ελβετίας)

Αρμοδιότητα: Η Ένωση (επιμερισμένη)

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Η Ένωση

Θέση: Αντίρρηση για την πρόταση τροποποίησης του άρθρου 7 των ENK/CUV που υπέβαλε η Ελβετία.

Το άρθρο 7 παράγραφος 1 των ENK/CUV αφορά την ευθύνη του κατόχου του οχήματος και του χρήστη του οχήματος (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) σε περίπτωση ζημίας που προκληθεί από όχημα και η οποία οφείλεται σε ελάττωμα του οχήματος. Με το σχέδιο τροπολογίας που προτάθηκε προστίθεται ένα νέο κριτήριο για την απόδειξη της ευθύνης του κατόχου για ζημία που προκλήθηκε από ελάττωμα οχήματος. Σύμφωνα με το ισχύον άρθρο 7 των ENK/CUV, εάν εφαρμοστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, ο κάτοχος του οχήματος είναι υπεύθυνος μόνο αν αποδειχθεί ότι η ζημία που προκλήθηκε από το όχημα οφείλεται σε σφάλμα για το οποίο ευθύνεται. Με την πρόταση τροποποίησης προστίθεται ως φαίνεται ένα δεύτερο κριτήριο το οποίο είναι ότι ο κάτοχος πρέπει να αποδείξει ότι δεν ευθύνεται για το ελάττωμα που προκάλεσε τη ζημία.

Η παράγραφος 2 του ισχύοντος άρθρου 7 των CUV ορίζει ότι *«τα μέρη της σύμβασης μπορούν να συμφωνήσουν σχετικά με διατάξεις παρεκκλίνουσες από την παράγραφο 1»*. Στη βάση αυτή, οι εταιρείες του τομέα προέβησαν σε διαπραγματεύσεις από το 2013 έως το 2016, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την επίτευξη συμφωνίας από 600 σιδηροδρομικές εταιρείες και επέτρεψαν τις απαραίτητες τροποποιήσεις στην ενιαία γενική σύμβαση χρήσης αμαξών (GCU) για περαιτέρω διευκρίνιση των ευθυνών των ιδιοκτητών αμαξών. Στη συμφωνία που υπογράφηκε εισάχθηκε νέο άρθρο 27 στη GCU σχετικά με την αρχή περί ευθύνης για ζημίες που προκλήθηκαν από φορτάμαξα, ώστε να επιτευχθεί καλύτερη ισορροπία και μεγαλύτερη σαφήνεια για το σύνολο του τομέα σε περίπτωση ζημίας που προκαλείται από άμαξα. Εισάγεται η έννοια του *«τεκμηρίου υπαιτιότητας»* που επιτρέπει να ευθύνεται ο κάτοχος για ελάττωμα του οχήματος που προκλήθηκε λόγω παραβίασης της υποχρέωσης συντήρησης. Η τροποποίηση αυτή άρχισε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2017. Σήμερα, η πλειονότητα των κατόχων οχημάτων και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ένωση εφαρμόζουν τη GCU. Η πρόταση της Ελβετίας δεν είναι συνεπώς αναγκαία, διότι οι συμφωνίες που έχουν επιτύχει οι εταιρείες του κλάδου αρκούν για να οριστούν σαφώς οι ευθύνες του κατόχου και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε περίπτωση ζημίας που προκληθεί από όχημα υποκείμενο σε σύμβαση πώλησης. Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η εν λόγω συμφωνία δεν αποκαθιστά τη σωστή ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των αντίστοιχων συμβαλλομένων μερών. Επίσης, η πρόταση δεν παρέχει στέρεη λογική και επαρκή αιτιολόγηση για τις προτεινόμενες τροπολογίες.