



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 8. helmikuuta 2018
(OR. en)

6034/18
ADD 1

Toimielinten välinen asia:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

EHDOTUS

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	8. helmikuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2018) 63 final – LIITE
Asia:	LIITE asiakirjaan Ehdotus neuvoston päätökseksi OTIFin uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksessa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta tiettyihin kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF) ja sen liitteisiin tehtäviin muutoksiin

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 63 final – LIITE.

Liite: COM(2018) 63 final – LIITE



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

LIITE

asiakirjaan

Ehdotus neuvoston päätökseksi

**OTIFin uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksessa Euroopan unionin puolesta
otettavasta kannasta tiettyihin kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevaan
yleissopimukseen (COTIF) ja sen liitteisiin tehtäviin muutoksiin**

LIITE

1. JOHDANTO

OTIFin pääsihteeri on kutsunut vuonna 1999 tehdyn COTIF-yleissopimuksen uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksen koolle Berniin Sveitsiin 27 päivästä helmikuuta 1 päiväan maaliskuuta 2018. Esityslistalla oleviin asioihin liittyvät asiakirjat ovat saatavilla OTIFin verkkosivustolla: http://otif.org/en/?page_id=126

2. ESITYSLISTAA KOSKEVIA HUOMIOITA

Asia 1 – Kokouksen avaus ja päätösvaltaisuuden toteaminen

Asiakirja(t): Ei ole

Toimivalta: Unionin (jaettu)

Äänioikeuden käyttäminen: Ei sovelleta

Kanta: Ei ole

Asia 2 – Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan valinta

Asiakirja(t): Ei ole

Toimivalta: Unionin (jaettu)

Äänioikeuden käyttäminen: Jäsenvaltiot

Kanta: Ei ole

Asia 3 – Esityslistan hyväksyminen

Asiakirja(t): LAW-17125-CR 26/3.1

Toimivalta: Unionin (jaettu ja yksinomainen)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta: Kannatetaan esityslistan hyväksymistä

Asia 4 – Työjärjestyksen muuttaminen

Asiakirja(t): LAW-17125-CR 26/4

Toimivalta: Unionin (jaettu ja yksinomainen)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta: Kannatetaan kaikkia OTIFin uudelleentarkastelukomitean työjärjestykseen ehdotettuja muutoksia.

Uudelleentarkastelukomitean työjärjestyksen nykyinen versio on ajalta ennen unionin liittymistä COTIF-yleissopimukseen, minkä vuoksi eräät määräykset ovat vanhentuneet, ja ne on tarpeen saattaa ajan tasalle. Erityisesti on syytä muuttaa unionin äänioikeutta ja päätösvaltaisuuden toteamista koskevia määräyksiä (4, 20 ja 21 artikla), jotta voidaan noudattaa COTIF-yleissopimuksen 38 artiklaa sekä EU:n ja OTIFin välistä sopimusta.

Asia 5 – Perustana olevan yleissopimuksen osittainen tarkistaminen: COTIF-yleissopimuksen tarkistamista koskevan menettelyn muuttaminen

Asiakirja(t): LAW-17126-CR 26/5

Toimivalta: Unionin (jaettu)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta: Kannatetaan ehdotettua yleissopimuksen 34 artiklan tarkistamista siten, että määrätään kiinteästä voimaantuloajasta (36 kuukautta) yleiskokouksen hyväksymille liitteiden muutoksille sekä joustavuuslausekkeesta, joka mahdollistaa määräajan pidentämisen tapauskohtaisesti, jos yleiskokous päättää siitä COTIF-yleissopimuksen 14 artiklan 6 §:n mukaisella enemmistöllä.

Ehdotuksen tavoitteena on parantaa ja helpottaa COTIF-yleissopimuksen tarkistusmenettelyjä yleissopimuksen ja sen liitteiden muutosten johdonmukaisen ja nopean täytäntöönpanon edistämiseksi ja jotta voidaan ehkäistä nykyisen hitaan tarkistusprosessin haitallisia vaikutuksia, joihin sisältyy keskinäisen sisäisen epäyhdenmukaisuuden riski uudelleentarkastelukomitean ja yleiskokouksen hyväksymien muutosten välillä samoin kuin ulkoisen epäyhdenmukaisuuden riski erityisesti suhteessa unionin lainsäädäntöön. OTIFin sihteeristön suositus vastasi asiaa käsittelevässä työryhmässä vallitsevaa näkemystä; todettiin, että OTIFin jäsenten pitäisi voida panna hyväksytyt muutokset täytäntöön, myös parlamentaarisilla menettelyillä, kolmen vuoden kuluessa. Ehdotusta pidetään tarpeellisena OTIFin tehokkaan toiminnan ja kehittämisen kannalta.

Asia 6 – CIM-sääntöjen osittainen tarkistaminen – pääsihteerin raportti

Asiakirja(t): LAW-17126-CR 26/6

Toimivalta: Unionin (yksinomainen)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni (jos äänestetään)

Kanta: Pannaan merkille pääsihteerin raportti, annetaan tietoja meneillään olevista toimista ja kehityssuunnista, kannustetaan jatkamaan tulli- ja rautatieliikennemääräysten välisten rajapintojen arviointia sekä kannatetaan tullikysymyksiä ja tavaraliikenteen asiakirjojen digitalisointia käsittelevän oikeudellisten asiantuntijoiden työryhmän tai muiden koordinoitijärjestelyjen perustamista OTIFin nykyisten elinten yhteyteen.

Asia 7 – CUI-sääntöjen osittainen tarkistaminen

Asiakirja(t): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Toimivalta: Unionin (jaettu)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta: Kannatetaan CUI-sääntöjen 1 artiklan 1, 2 ja 3 §:n muutosehdotusta (uusi alakohta aa ja muutoksia alakohtiin b, c ja g) ja 5 artiklan 1 §:n, 5 a artiklan 1 ja 2 §:n, 7 artiklan 2 §:n, 8 artiklan 1 ja 2 §:n, 9 artiklan 1 §:n ja 10 artiklan 3 §:n muutosehdotuksia ja pyydetään OTIFin pääsihteerä toimittamaan kaikki CUI-sääntöjen muutokset yleiskokouksen päätettäviksi.

Tärkeimmän sisällöllisen muutoksen tarkoituksena on selkiyttää CUI-sääntöjen soveltamisalaa lisäämällä 3 artiklaan määritelmä ”kansainvälinen rautatieliikenne”, jolla tarkoitetaan ”liikennettä, joka edellyttää kansainvälisen junareitin tai useiden peräkkäisten, vähintään kahdessa valtiossa sijaitsevien asianomaisten infrastruktuurihallintojen

koordinoimien kansallisten junareittien käyttöä”, ja muuttamalla 1 artiklaa (Soveltamisala) vastaavasti; yhteys CIV- ja CIM-sääntöihin säilytetään.

Tavoitteena on varmistaa, että CUI-sääntöjä sovelletaan järjestelmällisemmin siihen, mihin ne on tarkoitettu eli kansainväliseen rautatieliikenteeseen. Uudelleentarkastelukomitealle ehdotettu muutosluonnos vastaa 10 päivänä joulukuuta 2014, 8 päivänä heinäkuuta 2015, 24 päivänä marraskuuta 2015 ja 31 päivänä toukokuuta 2016 kokoontuneen OTIFin ad hoc – työryhmän työhön perustuvaa kompromissiesitystä. Komissionkin osallistuminen vaikutti lopputulokseen, joka COTIF-yleissopimuksen soveltamisalaa ja tavoitteita noudattaen vahvistaa CUI-sääntöjen soveltamisen kansainvälisessä rautatieliikenteessä uuden määritelmän mukaisesti.

Komissio katsoi, että OTIFin sihteeristön esittämät muutosehdotukset 1 ja 3 artiklaan ovat yhdenmukaisia rautateiden infrastruktuurin hallintoa ja rataverkon haltijoiden välistä yhteistyötä koskevien unionin säännösten määritelmien ja säännösten kanssa (esim. direktiivin 2002/34/EY (uudelleenlaadittu) 40, 43 ja 46 artikla)

OTIFin sihteeristön 8 artiklaan (Infrastruktuurihallinnon vastuu) ehdottama muutos on lähinnä toimituksellinen eikä vaikuta säännöksen soveltamisalaan tai sisältöön. Myös 9 artiklaan sekä 3, 5, 5 a, 7 ja 10 artiklaan ehdotetut muutokset ovat pelkästään toimituksellisia.

Asia 8 – Uusi liite H, joka koskee junien turvallista liikennöintiä kansainvälisessä liikenteessä

Asiakirja(t): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Toimivalta: Unionin (yksinomainen)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta:

Kannatetaan ehdotusta (LAW-17131-CR26/8.1) siitä, että junien turvallista liikennöintiä kansainvälisessä liikenteessä koskevan uuden liitteen H lisääminen COTIF-yleissopimukseen annetaan yleiskokouksen päätettäväksi seuraavin muutoksin (poisto – yliviivaus; lisäys – alleviivaus, tarvittaessa):

- 2 artiklan b alakohta: Korvataan ilmaisu ”todistuksen myöntävä viranomainen” ilmaisulla ”turvallisuustopidistuksen myöntävä viranomainen”. Korvaus olisi tehtävä kaikkialla tekstissä. Saksaksi: ”Sicherheitsbescheinigungsbehörde” termin ”Zertifizierungsbehörde” sijasta. Ranskaksi: ”autorité de certification de sécurité” termin ”autorité de certification” sijasta.
- 4 artiklan 1 kohta: Lisätään virke ”6 artiklan 1 kohdassa mainitut turvallisuustopidistuksen myöntävä viranomainen ja valvontaviranomainen voivat olla kaksi erillistä yksikköä tai kuulua samaan organisaatioon.”
- 6 artiklan 1 kohta: Lisätään virke ”4 artiklan 1 kohdassa mainitut valvontaviranomainen ja turvallisuustopidistuksen myöntävä viranomainen voivat olla kaksi erillistä yksikköä tai kuulua samaan organisaatioon.”
- 8 artiklan 3 kohdan b alakohta: Muutetaan teksti seuraavasti: ”Turvallisuudenhallintajärjestelmän vaatimuksia koskevat menettelyt ja yhteinen turvallisuusmenetelmä, joita todistuksia myöntävät viranomaiset soveltavat antaessaan turvallisuustopidistuksia, mukaan lukien tarvittavat yhteydet riskinarvioinnin yhteiseen turvallisuusmenetelmään ja muuhun asiaa koskevaan lainsäädäntöön.”

Lisätään viittaus ”menettelyihin”: Tällaiset menettelyt on sisällytetty turvallisuudenhallintajärjestelmän vaatimuksia koskevaan EU:n yhteiseen turvallisuusmenetelmään ja komission ehdotukseen täytäntöönpanoasetukseksi käytännön järjestelyistä yhtenäisten turvallisuustodistusten myöntämiseksi. Siksi OTIFin olisi turvallisuudenhallintajärjestelmän vaatimuksia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän lisäksi sisällytettävä tekstiin asiaa koskevat menettelyt, jos se haluaa säilyttää yhdenmukaistamisen alun perin suunnittelussa laajuudessa. Tämä parannus on suositeltava, mutta ei vaatimus esityksen puolesta äänestämiseksi.

Yhteys riskinarvioinnin yhteiseen turvallisuusmenetelmään ja muuhun asiaa koskevaan lainsäädäntöön: Turvallisuudenhallintajärjestelmän vaatimuksia koskevista yhteisistä turvallisuusmenetelmistä annettavaa komission delegoitua asetusta koskevaan luonnokseen sisältyy riskinarvioinnin yhteisen turvallisuusmenetelmän ja muun lainsäädännön (erityisesti mutta ei yksinomaan käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä) soveltaminen, jotta voidaan varmistaa, että ”(organisaation) operatiiviset järjestelyt vastaavat sovellettavien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia, asiaankuuluvia kansallisia sääntöjä ja muita mahdollisia asiaankuuluvia vaatimuksia”. Sen vuoksi olisi kannatettava ja määrätietoisesti vaadittava edellä mainittua parannusta 8 artiklan 3 kohdan b alakohtaan.

- 8 artiklan 3 kohdan c alakohta: Muutetaan teksti seuraavasti: *”Rautatieyritysten ja ~~tarvittaessa~~ infrastruktuurihallintojen sekä kunnossapidosta vastaavien yksiköiden soveltama omavalvontaa koskeva yhteinen turvallisuusmenetelmä”*.

Tämä ehdotus myötäilee liitteessä H olevan 7 artiklan 4 kohtaa, jonka mukaan sekä rautatieyritysten että infrastruktuurihallintojen on ”perustettava turvallisuudenhallintajärjestelmä ja valvottava sen asianmukaista soveltamista”. Omavalvontaa koskeva yhteinen turvallisuusmenetelmä on pakollinen infrastruktuurin haltijoille EU:ssa, ja siitä olisi hyötyä myös unionin ulkopuolella. Omavalvontaa koskeva yhteinen turvallisuusmenetelmä on pakollinen kunnossapidosta vastaaville yksiköille. Yhteisen turvallisuusmenetelmän soveltamisen pakollisuus infrastruktuurihallinnoille on suositeltavaa, mutta ei vaatimus esityksen puolesta äänestämiseksi. Yhteisen turvallisuusmenetelmän soveltamisen pakollisuus kunnossapidosta vastaaville yksiköille on sellainen vaatimus, joka olisi sisällytettävä tekstiin.

- 2 artiklan f alakohdassa toimituksellinen parannus, jolla yhdenmukaistetaan tekstiä unionin käyttämän terminologian kanssa (saksankielinen toisinto): *”„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals ”*.
- 7 artiklan 4 kohdassa toimituksellinen parannus (saksankielinen toisinto): *”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.”*

Kannatetaan sitä, että pääsihteeriä pyydetään muuttamaan uuden liitteen H selitysmuistiota ja toimittamaan se yleiskokouksen hyväksyttäväksi.

Kannatetaan (LAW-17131-CR26/8.2) uuden liitteen H lisäämistä COTIF-yleissopimukseen sekä COTIF-yleissopimuksen 2, 6, 20, 33 ja 35 artiklan muutoksia ja sitä, että pääsihteeriä pyydetään toimittamaan ne yleiskokouksen päätettäviksi.

Uudessa liitteessä H annetaan säännöksiä junien turvallisesta liikennöinnistä kansainvälisessä liikenteessä, ja sen tavoitteena on yhdenmukaistaa COTIF-yleissopimusta unionin säännösten kanssa sekä tukea yhteentoimivuutta myös Euroopan unionin ulkopuolella. Ehdotettu teksti on yhdenmukainen uuden turvallisuusdirektiivin (EU) 2016/798 ja siihen liittyvän johdetun oikeuden kanssa lukuun ottamatta pieniä yksityiskohtia, jotka olisi käsiteltävä edellä esitetyn mukaisesti. Lisäksi, kuten edelläkin mainitaan, on tarpeen muuttaa eräitä COTIF-yleissopimuksen määräyksiä tämän uuden liitteen H sisällyttämiseksi yleissopimukseen.

Asia 9 – ATMF-sääntöjen osittainen tarkistaminen

Asiakirja(t): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Toimivalta: Unionin (yksinomainen)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta: Kannatetaan OTIFin sihteeristön ehdottamaa ATMF-sääntöjen osittaista tarkistamista seuraavin muutoksin (poisto – yliviivaus; lisäys – alleviivaus, tarvittaessa):

- Muutetaan 7 artiklan 1a kohdan teksti seuraavasti: *"Kalustoyksikköjen on oltava niiden yhtenäisten teknisten määräysten mukaisia, joita sovelletaan hyväksymistä, uudistamista tai uusimista koskevan hakemuksen ajankohtana näiden yhtenäisten säännösten mukaisesti ja ottaen huomioon siirtymästrategian APTU-liitteen 8 artiklan 2a kohdassa ja 8 artiklan 4 kohdan f alakohdassa tarkoitettujen yhdenmukaisten teknisten vaatimusten soveltamiseksi sekä mahdollisuudet ATMF-liitteen 7 a artiklassa määrättyihin poikkeuksiin; tätä vaatimustenmukaisuutta on pidettävä yllä koko sen ajan, jonka kalustoyksikkö on käytössä.*
- *Teknisten kysymysten asiantuntijakomission on tutkittava, onko tarvetta laatia näille yhtenäisille säännöksille liite, joka tarjoaisi hakijoille jo ennen hyväksymistä, uudistamista tai uusimista koskevan hakemuksen jättämistä paremman oikeusvarmuuden siitä, mitä vaatimuksia on sovellettava.*
 - Muutetaan 2 artiklan w alakohdan määritelmää ja käytetään termiä *"kalustoyksikkö"* johdonmukaisesti kaikkialla tekstissä (koskee kaikkia kieliä): Määritelmän tulisi kuulua: *"'kalustoyksiköllä' raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä."* Olisi käytettävä kaikkialla tekstissä termiä *"kalustoyksikkö"* tai *"kalustoyksiköt"* eikä termejä *"rautatiekulkuneuvo"* tai *"rautatiekulkuneuvot"*, jotka esiintyvät joissakin kohdissa.
 - 5 artiklassa toimituksellinen parannus (saksankielinen toisinto): Korvataan *"Notifikation"* ilmaisulla *"Notifizierung"* kohdassa *"Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]."* ja myöhemmin *"Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden."*
 - 10 artiklassa toimituksellinen parannus (saksankielinen toisinto): Korvataan ilmaisu *"Verzeichnis"* ilmaisulla *"Dossier"* kohdassa *"Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden."* ja myöhemmin *"Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen"*.

- 13 artiklan 1 kohdan a alakohdassa toimituksellinen parannus (englannin- ja saksankieliset toisinnot): Korvataan lyhenne CTE komitean koko nimellä kohdissa "*comply with the specifications adopted by the CTE Committee of Technical Experts;*" ja "*mit den vom CTEFachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*".
- Lisätään 14 artikla seuraavasti: "*14 artikla - Liitteet ja suositukset*
1 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomission on päätettävä, hyväksytäänkö liite tai säännös sen muuttamisesta yleissopimuksen 16 ja 20 artiklan ja 33 artiklan 6 §:n mukaisesti. Päätökset tulevat voimaan yleissopimuksen 35 artiklan 3 ja 4 §:n mukaisesti.
2 § Hakemuksen liitteen tai sitä muuttavan säännöksen hyväksymiseksi voi tehdä: a) sopimusvaltio; a) ATMF-liitteen 2 artiklan x alakohdassa määritelty alueellinen järjestö; a) sellaisen kansainvälisen järjestön edustaja, jonka jäsenten kannalta liite on niiden toimintaan liittyvien turvallisuus- ja taloussyistä välttämätön.
3 § Edellä 2 §:ssä tarkoitettujen hakemusten pohjalta laadittavien liitteiden valmistelusta vastaa teknisten kysymysten asiantuntijakomissio asiaankuuluvien työryhmien ja pääsihteerin avustuksella.
4 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio voi suosittaa menetelmiä ja käytäntöjä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknistä hyväksymistä."

ATMF-säännöt ovat yhteensopivia Euroopan unionin yhteentoimivuusdirektiivin 2008/57/EY ja osittain turvallisuusdirektiivin 2009/49/EY säännösten kanssa. Neljännen rautatiepaketin hyväksymisen yhteydessä unioni muutti monia tämän alan säännöksiä. OTIFin sihteeristö ja asiaa käsittelevä työryhmä ovat valmistelleet komission tekemän analyysin pohjalta muutoksia ATMF-sääntöjen 2, 3 a, 5, 6, 7, 10, 10 b, 11 ja 13 artiklaan. Nämä muutokset ovat tarpeen, jotta voidaan yhdenmukaistaa terminologiaa EU:n uusiin säännöksiin sekä ottaa huomioon eräät menettelytapojen muutokset EU:ssa ja erityisesti se, että EU:n rautatievirastolle tulee toimivalta antaa kalustoyksikköjen lupia. Ehdotetut muutokset eivät vaikuta ATMF:n perusajatuksen.

Asia 10 – APTU-sääntöjen osittainen tarkistaminen

Asiakirja(t): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Toimivalta: Unionin (yksinomainen)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta: Kannatetaan muutoksia COTIF-yleissopimuksen liitteessä F olevaan 8 artiklaan ja asiaan liittyvän selitysmuistion muutosten hyväksymistä.

ATMF-säännöt – erityisesti yhdenmukaisten teknisten vaatimusten sisältö ja niiden vastaavuus suhteessa Euroopan unionin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin (YTE) – ovat yhteensopivia Euroopan unionin yhteentoimivuusdirektiivin 2008/57/EY säännösten kanssa. Neljännen rautatiepaketin hyväksymisen ja erityisesti yhteentoimivuusdirektiivin (EU) 2016/797 uudelleenlaadinnan yhteydessä unioni muutti monia tämän alan säännöksiä. OTIFin sihteeristö ja asiaa käsittelevä työryhmä ovat valmistelleet komission tekemän analyysin pohjalta APTU-sääntöihin muutoksia, joiden tarkoitus on varmistaa jatkuva yhdenmukaistaminen unionin lainsäädännön kanssa. Muutokset koskevat APTU-sääntöjen 8 artiklaa ja koostuvat kahden jakson lisäämisestä EU:n YTE:iä vastaaviin yhdenmukaisiin

tekniisiin vaatimuksiin. Nämä muutokset ovat tarpeen, jotta voidaan varmistaa Euroopan unionin YTE:ien ja COTIF-yleissopimuksen yhdenmukaisten teknisten vaatimusten vastaavuus tulevaisuudessa. Ehdotetut muutokset eivät vaikuta APTU:n perusajatukseseen.

Asia 11 – Yleinen keskustelu tarpeesta yhdenmukaistaa pääsyedellytyksiä

Asiakirja(t): LAW-17130-CR26/11

Toimivalta: Unionin (jaettu)

Äänioikeuden käyttäminen: Ei sovelleta

Kanta: Ei ole

Asia 12 – Muut asiat

Asiakirja(t): LAW-17130-CR26/12

Toimivalta: Unionin (jaettu)

Äänioikeuden käyttäminen: Jäsenvaltiot

Kanta: Ei vastusteta sitä, että perustetaan oikeudellisten asiantuntijoiden työryhmä avustamaan ja helpottamaan OTIFin nykyisten elinten työtä lainsäädännön alalla ja sekä varmistamaan yleissopimuksen toimiva hallinnointi.

Asia 13 – CUV-sääntöjen osittainen tarkistaminen

Asiakirja(t): LAW-17144-CR 26/13 (Sveitsin toimittama ehdotus)

Toimivalta: Unionin (jaettu)

Äänioikeuden käyttäminen: Unioni

Kanta: Vastustetaan Sveitsin harkittavaksi esittämää ehdotusta CUV-sääntöjen 7 artiklan muuttamisesta.

CUV-sääntöjen 7 artiklan 1 kohta koskee kalustoyksikön haltijan ja kalustoyksikön käyttäjän (rautatieyritysten) vastuuta kalustoyksikön aiheuttamista vahingoista, jotka johtuvat viasta kalustoyksikössä. Ehdotetussa muutoksessa lisättäisiin uusi vaatimus esittää näyttöä siitä, että kalustoyksikön haltija on vastuussa vian aiheuttamista vahingoista. Jos sopimuspuolet soveltavat CUV-sääntöjen nykyistä 7 artiklaa, kalustoyksikön haltija on sen mukaan vastuussa vahingoista vain, jos voidaan osoittaa, että kalustoyksiköstä aiheutuva vahinko johtuu hänen syystään. Muutosehdotus näyttäisi lisäävän toisen vaatimuksen, jonka mukaan kalustoyksikön haltijan on todistettava, että hän ei ole vastuussa vahingon aiheuttaneesta viasta.

CUV-sääntöjen nykyisen 7 artiklan 2 kohdan mukaan ”*sopimuspuolet voivat tehdä 1 §:stä poikkeavia sopimuksia*”. Tämän nojalla alan yritykset neuvottelivat vuosina 2013–2016 sopimuksen, jonka hyväksyi 600 rautatieyritystä ja joka mahdollistaa tarvittavat muutokset yleiseen sopimukseen vaunujen käytöstä (GCU-sopimus) vaunujen omistajien vastuun selkiyttämiseksi. Allekirjoitetulla sopimuksella lisättiin GCU-sopimukseen uusi artikla (27), joka koskee vastuuperiaatetta vaunusta aiheutuneen vahingon tapauksessa, jotta voidaan saavuttaa parempi tasapaino ja selkiyttää vaunusta aiheutuneen vahingon kysymystä koko alan kannalta. Siinä otetaan käyttöön ”*tuottamusolettama*”, joka mahdollistaa vastuun syntymisen kalustoyksikön haltijalle, jos tämä on laiminlyönyt huoltovelvollisuutensa. Tätä muutosta on sovellettu 1 päivästä tammikuuta 2017. Suurin osa unionissa toimivista kalustoyksiköiden haltijoista ja rautatieyrityksistä soveltaa nykyisin GCU-sopimusta. Näin

ollen Sveitsin ehdotus on tarpeeton, koska alan yritysten välisillä sopimuksilla määritellään selvästi kalustoyksikön haltijan ja rautatieyritysten vastuut, jos kalustoyksiköstä aiheutuu vahinkoa kauppasopimuksen puitteissa. Ei ole syytä epäillä, etteikö tällä sopimuksella pystyttäisi saavuttamaan riittävä tasapaino eri osapuolten etujen välillä. Ehdotukseen ei myöskään sisälly riittäviä perusteluja ehdotetuille muutoksille.