



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. február 8.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2018/0026 (NLE)**

**6034/18
ADD 1**

TRANS 63

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. február 8.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Tárgy:	MELLÉKLET a következőhöz: Javaslat – A Tanács határozata az OTIF felülvizsgálati bizottságának 26. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2018) 63 final számú dokumentum
MELLÉKLETÉT.

Melléklet: COM(2018) 63 final - ANNEX



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.2.7.
COM(2018) 63 final

ANNEX

MELLÉKLET

a következőhöz:

**Javaslat
a Tanács határozata**

**az OTIF felülvizsgálati bizottságának 26. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási
Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Európai
Unió nevében képviselendő álláspontról**

MELLÉKLET

1. BEVEZETÉS

Az OTIF főtitkársága összehívta a COTIF99 felülvizsgálati bizottságának 26. ülését, amely 2018. február 27. és március 1. között Bernben, Svájcban kerül megrendezésre. Az ülés napirendi pontjaival kapcsolatos dokumentumok az OTIF weboldalán érhetők el, a következő hivatkozáson: http://otif.org/en/?page_id=126

2. A NAPIRENDI PONTOKKAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

1. napirendi pont – Az ülés megnyitása és a határozatképesség megállapítása

Dokumentum(ok): nincs

Hatáskör: Unió (megosztott)

Szavazati jog gyakorlása: n.a.

Álláspont: nincs

2. napirendi pont – Az elnök és az alelnök megválasztása

Dokumentum(ok): nincs

Hatáskör: Unió (megosztott)

Szavazati jog gyakorlása: Tagállamok

Álláspont: nincs

3. napirendi pont – A napirend elfogadása

Dokumentum(ok): LAW-17125-CR 26/3.1

Hatáskör: Unió (megosztott és kizárólagos)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont: A napirendtervezet elfogadásának támogatása

4. napirendi pont – Az eljárási szabályzat módosítása

Dokumentum(ok): LAW-17125-CR 26/4

Hatáskör: Unió (megosztott és kizárólagos)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont: Az OTIF felülvizsgálati bizottságának eljárási szabályzatát érintő minden javasolt módosítástervezet támogatása.

A felülvizsgálati bizottság eljárási szabályzatának aktuális verziója még az Unió COTIF-egyezményhez való csatlakozása előtti időből származik; következésképpen bizonyos rendelkezések elavultak, ezért szükség van azok aktualizálására. Különösen az Unió szavazati jogát szabályozó és a határozatképességet megállapító rendelkezések (4., 20. és 21. cikk) módosítása szükséges, hogy összhangba kerüljenek a COTIF 38. cikkével, valamint az Európai Unió és az OTIF közötti megállapodással.

5. napirendi pont – Az alapegyezmény részleges felülvizsgálata: a COTIF-egyezmény felülvizsgálati eljárásának módosítása

Dokumentum(ok): LAW-17126-CR 26/5

Hatáskör: Unió (megosztott)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont: Az Egyezmény 34. cikkét érintő javasolt felülvizsgálat elfogadásának támogatása; módosítást követően a cikk meghatározná a függelékekkel kapcsolatban a közgyűlés által elfogadott módosítások hatálybalépésére vonatkozó időtartamot (36 hónap), továbbá egy rugalmassági rendelkezéssel is kiegészülne, amely eseti alapon lehetővé tenné ennek a határidőnek a meghosszabbítását, ha a közgyűlés a COTIF-egyezmény 14. cikkének (6) bekezdése szerinti többséggel így határoz.

A javaslat célja az Egyezmény felülvizsgálati eljárásának javítása és megkönnyítése, az Egyezményt és a hozzá tartozó függelékeket érintő módosítások következetes és gyors végrehajtásának lehetővé tételéért, illetve a jelenlegi hosszadalmas felülvizsgálati eljárás káros hatásainak megelőzése érdekében, ideértve a felülvizsgálati bizottság, illetve a közgyűlés által elfogadott módosítások közötti belső eltéréseket, illetve elsősorban az uniós joggal fennálló külső eltéréseket. Az OTIF titkárságának ajánlása tükrözi a kérdéssel foglalkozó érintett munkacsoporton belül uralkodó domináns nézetet; megállapítást nyert, hogy az OTIF tagjainak képesnek kell lenniük arra, hogy az elfogadott módosításokat többek között parlamenti eljárások útján három éven belül átültessék. A javaslat szükségesnek tűnik az OTIF hatékony működésének és fejlődésének támogatásához.

6. napirendi pont – A CIM Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata – A főtitkár jelentése

Dokumentum(ok): LAW-17126-CR 26/6

Hatáskör: Unió (kizárólagos)

Szavazati jog gyakorlása: Unió (szavazásra bocsátás esetén)

Álláspont: a főtitkár jelentésének tudomásul vétele, bizonyos információk nyújtása a folyamatban lévő kapcsolódó tevékenységekről és előrelépésekről, a vámrendelkezések és a vasúti szállításra vonatkozó rendeletek közötti kapcsolódási pontok értékelésére vonatkozó további munka ösztönzése, a jogi szakértőkből álló munkacsoport felállításának támogatása, vagy a vámügyi kérdésekhez és az áru fuvarozási okmányok digitalizálásához kapcsolódó alternatív koordinációs megoldások kialakításának támogatása a meglévő OTIF szerveken belül.

7. napirendi pont – A CUI Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata

Dokumentum(ok): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Hatáskör: Unió (megosztott)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont: A CUI 1. cikkének (1), (2) és (3) bekezdését (új aa) pont, illetve a b), c) és g) pont módosításai), 5. cikkének (1) bekezdését, 5bis. cikkének (1) és (2) bekezdését, 7. cikkének (2) bekezdését, 8. cikkének (1) és (2) bekezdését, 9. cikkének (1) bekezdését, valamint 10. cikkének (3) bekezdését érintő módosító javaslatok támogatása, valamint az OTIF főtitkárának felkérése, hogy határozathozatal céljából a CUI Egységes Szabályokra vonatkozó összes módosítást terjessze a közgyűlés elé.

A leglényegesebb módosítás célja a CUI Egységes Szabályok hatályának egyértelműsítése azzal, hogy a 3. cikket kiegészíti a „nemzetközi vasúti forgalom” meghatározásával: „egy nemzetközi menetvonal vagy legkevesebb két ország területén fekvő és az adott pályahálózat-működtetők által koordinált több egymást követő nemzeti menetvonal igénybevételét szükségessé tevő forgalom”; a javaslat emellett ennek megfelelően módosítja az 1. cikket (Hatály), miközben megőrzi a CIV és CIM Egységes Szabályokkal fennálló kapcsolat.

A cél a CUI Egységes Szabályok szisztematikusabb alkalmazásának biztosítása rendeltetésüknek megfelelően, azaz a nemzetközi vasúti forgalom területein. A felülvizsgálati bizottságnak javasolt módosítástervezet a négy alkalommal (2014. december 10., 2015. július 8., 2015. november 24. és 2016. május 31.) összeülő OTIF-on belüli ad hoc munkacsoport munkája nyomán létrejött kompromisszumos szövegnek felel meg. A Bizottság hozzájárult az eredményhez, amely a COTIF-egyezmény hatályával és célkitűzésével, azaz a nemzetközi fuvarozással összhangban megerősíti, hogy a CUI Egységes Szabályok kizárólag a nemzetközi vasúti forgalomban kerülnek alkalmazásra, az új meghatározás szerint.

A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az OTIF titkársága által az 1. és a 3. cikkekkel kapcsolatban javasolt módosítástervezetek összhangban vannak a vasúti infrastruktúra működtetésére és a pályahálózat-működtetők közötti koordinációra vonatkozó uniós vívmányok meghatározásaival és rendelkezéseivel (például a 2002/34/EK irányelv (átdolgozott) 40., 43. és 46. cikkeivel).

Az OTIF titkársága által a 8. cikkel (A pályahálózat-működtető felelőssége) kapcsolatban javasolt módosítástervezetre tekintettel kijelenthető, hogy a módosítások alapvetően szerkesztési jellegűek, és nincsenek hatással a rendelkezés hatályára vagy tartalmára. A 9., 3., 5., 5bis., 7. és 10. cikkek vonatkozásában javasolt módosítástervezetek szigorúan szerkesztési jellegűek.

8. napirendi pont – A nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó új H. függelék

Dokumentum(ok): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR26/8.2

Hatáskör: Unió (kizárólagos)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont:

A nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó új H. függelék COTIF-egyezményhez való hozzáadásának (LAW-17131-CR26/8.1) és határozathozatal érdekében közgyűlés elé terjesztésének támogatása, az alábbi feltételek mellett (törlés – áthúzás; kiegészítés – aláhúzás, adott esetben):

- A 2. cikk b) pontjában: A „tanúsító hatóság” helyettesítése a „biztonsági tanúsító hatóság” kifejezéssel. A helyettesítést a szöveg egészében következetesen el kell végezni. A német verzióban: „Sicherheitsbescheinigungsbehörde” a „Zertifizierungsbehörde” helyett. A francia verzióban: „autorité de certification de sécurité” az „autorité de certification” helyett.
- A 4. cikk (1) bekezdésében: A következő mondat hozzáadása: „A biztonsági tanúsító hatóság és a 6. cikk (1) bekezdésében említett felügyelő hatóság lehet két különálló egység, illetve a két hatóság feladatait ugyanaz a szervezet is elláthatja.”

- A 6. cikk (1) bekezdésében: A következő mondat hozzáadása: „*A felügyelő hatóság és a 4. cikk (1) bekezdésében említett biztonsági tanúsító hatóság lehet két különálló egység, illetve a két hatóság feladatait ugyanaz a szervezet is elláthatja.*”
- A 8. cikk (3) bekezdésének b) pontjában: A szöveg következők szerinti módosítása: „*A biztonságirányítási rendszer követelményeire vonatkozó eljárások és közös biztonsági módszer, amelyeket a tanúsító hatóságok a biztonsági tanúsítványok kibocsátásakor alkalmaznak, beleértve a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerre és egyéb kapcsolódó jogszabályokra tett szükséges utalásokat.*”

Az „eljárásokra” vonatkozó utalás hozzáadása: Ezeket az eljárásokat a biztonságirányítási rendszerek követelményeire vonatkozó közös uniós biztonsági módszer már tartalmazza, és a Bizottság már az „egységes biztonsági tanúsítványok kiállítására vonatkozó gyakorlati intézkedések végrehajtási rendelettervezetébe” is belefoglalta ezeket. Ha az OTIF fenn kívánja tartani az eredetileg tervezett összhangot, akkor a minőségirányítási rendszerek követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszer mellett a kapcsolódó eljárásokat is bele kell foglalnia a szövegbe. Ez a javítás javasolt, de nem szükségszerű a támogató szavazathoz.

A kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerre és egyéb kapcsolódó jogszabályokra tett utalás: A biztonságirányítási rendszer követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszereket létrehozó felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettervezet előírja a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer és egyéb jogszabályok alkalmazását (különös tekintettel többek között a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokra), annak biztosítása érdekében, hogy „*(a szervezet) működési szabályai megfeleljenek a vonatkozó átjárhatósági műszaki előírások biztonsági követelményeinek, illetve az egyéb vonatkozó nemzeti szabályoknak és egyéb vonatkozó követelményeknek*”. Következésképpen a 8. cikk (3) bekezdése b) pontjának fenti javítását támogatni kell és erőteljesen védeni kell.

- A 8. cikk (3) bekezdésének c) pontjában: A szöveg módosítása a következő módon: „*A nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszer, amelyet a vasúti társaságoknak, ~~illetve adott esetben,~~ a pályahálózat-működtetőknek és a jármű-karbantartásért felelős szervezeteknek alkalmazniuk kell*”.

Ez a javaslat összhangban van a H. függelék 7. cikkének (4) bekezdésével, amely a vasúti társaságok és a pályahálózat-üzemeltetők számára egyaránt előírja a „*biztonságirányítási rendszerük kialakítását és megfelelő alkalmazásának nyomon követését*”. A nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszer alkalmazása kötelező az uniós pályahálózat-működtetők számára, és az Unió határain kívül is előnyökkel járna. A nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszernek kötelező érvényűnek kell lennie a jármű-karbantartásért felelős szervezetek számára. A közös biztonsági módszer pályahálózat-működtetők általi kötelező alkalmazása javasolt, de nem szükségszerű a támogató szavazathoz. A közös biztonsági módszer jármű-karbantartásért felelős szervezetek általi kötelező alkalmazása követelmény, és az erre vonatkozó előírást bele kell foglalni a szövegbe.

- A 2. cikk f) pontjában, szerkesztési javítás, igazodás az uniós terminológiához (német verzió): „*«Eisenbahnsystem» das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Linien Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*”.
- A 7. cikk (4) bekezdésében, szerkesztési javítás (német verzió): „*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.”

A főtitkár felkérésének helyeslése, hogy módosítsa az új H. függelékhez tartozó magyarázó jelentést, és jóváhagyás céljából terjessze azt a közgyűlés elé.

A COTIF-egyezmény 2., 6., 20., 33. és 35. cikkeivel kapcsolatban javasolt módosítások (LAW-17131-CR26/8.2) – amelyekre a H. függelék COTIF-egyezményhez való hozzáadásának céljából van szükség – támogatása, illetve a főtitkár felkérésének helyeslése, hogy határozathozatal céljából terjessze a közgyűlés elé e módosításokat

Az új H. függeléktervezet a nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetését szabályozó rendelkezéseket tartalmaz, és célja a COTIF-egyezmény és az uniós vívmányok összhangba hozása, illetve a kölcsönös átjárhatóság támogatása az Európai Unió határain kívül. A javasolt szöveg összhangban van a biztonságról szóló új (EU) 2016/798 irányelv rendelkezéseivel és a kapcsolódó másodlagos jogszabályokkal, néhány kisebb probléma kivételével, amelyeket a fenti javaslatok szerint kell megoldani. Ahogy az bemutatásra került, az új H. függelék hozzáadása érdekében a COTIF-egyezmény bizonyos rendelkezéseinek módosítására is szükség van.

9. napirendi pont – Az ATMF Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata

Dokumentum(ok): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Hatáskör: Unió (kizárólagos)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont: Az ATMF Egységes Szabályok OTIF titkársága által javasolt részleges felülvizsgálatának támogatása, az alábbi feltételek mellett (törlés – áthúzás; kiegészítés – aláhúzás, adott esetben):

- A 7. cikk (1a) bekezdésében a szöveg következők szerinti módosítása: „A járműveknek eleget kell tenniük az engedélyezésre, frissítésre vagy megújításra vonatkozó kérelem időpontjában érvényben lévő egységes műszaki előírásoknak, ezeknek az Egységes Szabályoknak megfelelően és az APTU 8. cikkének (2a) bekezdésében, valamint 8. cikke (4) bekezdése f) pontjában az egységes műszaki előírások alkalmazásával kapcsolatban meghatározott migrációs stratégia, illetve az ATMF 7a. cikke szerinti eltérési lehetőségek figyelembe vételével; ezt a megfelelőséget folyamatosan fenn kell tartani az egyes járművek használatának ideje alatt.
- A Műszaki Szakértői Bizottságnak meg kell vizsgálnia az Egységes Szabályokhoz tartozó melléklet kidolgozásának szükségességét, beleértve azokat a rendelkezéseket is, amelyek az alkalmazandó előírások tekintetében fokozott jogbiztonságot tesznek lehetővé az igénylők számára, még mielőtt benyújtanák a járművek engedélyezésére, frissítésére vagy megújítására vonatkozó kérelmüket.”
 - A 2. cikk w) pontjában a meghatározás módosítása, és a „jármű” kifejezés következetes használata a szöveg egészében (minden nyelv). Az alábbi meghatározás használata szükséges: „jármű”: a vasúti pályán közlekedő vontatott vagy önjáró,

saját kerekein a vasúti sínen közlekedő vasúti jármű.” A szöveg egészében a „jármű(vek)” kifejezést kell használni, nem pedig az egyes helyeken szereplő „vasúti járműve(ke)t”.

- Az 5. cikkben, szerkesztési javítás (német verzió): A „*Notifikation*” szó helyettesítése a „*Notifizierung*” kifejezéssel a „*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...].*” és a „*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*” részekben.
- A 10. cikkben, szerkesztési javítás (német verzió): A „*Verzeichnis*” szó helyettesítése a „*Dossier*” kifejezéssel a „*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*” és a „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen*” mondatokban.
- 13. cikk (1) bekezdésének a) pontja, szerkesztési javítás (angol és német verzió): A CTE helyettesítése a bizottság teljes nevével a „*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;*” és a „*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*” részekben.
- A következő 14. cikk hozzáadása: „*14. cikk - Mellékletek és ajánlások*
(1) bekezdés A Műszaki Szakértői Bizottság határozhat úgy, hogy elfogad vagy sem egy mellékletet vagy rendelkezést, amely az Egyezmény 16. és 20. cikkében, illetve 33. cikkének (6) bekezdésében meghatározott eljárás szerinti módosítást eredményez. A határozatok az Egyezmény 35. cikke (3) és (4) bekezdése szerint lépnek hatályba.
(2) bekezdés A módosító melléklet vagy rendelkezés elfogadására vonatkozó kérelmet benyújthatja: a) bármely szerződő állam; b) az ATMF 2. cikkének x) pontjában meghatározott bármely regionális szervezet; c) bármely nemzetközi képviseleti szervezet, amelynek tagjai számára a melléklet megléte elengedhetetlen fontosságú a tevékenységük gyakorlásának biztonsági és gazdasági vonatkozásaiban.
(3) bekezdés A mellékletek kidolgozását a megfelelő munkacsoportok és a főtitkárság segítségével a Műszaki Szakértői Csoport végzi a (2) bekezdésnek megfelelően benyújtott kérelmek alapján.
(4) bekezdés A Műszaki Szakértői Csoport a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére vonatkozó módszereket és gyakorlatokat javasolhat.”

Az ATMF Egységes Szabályok rendelkezései összhangban vannak az Európai Unió kölcsönös átjárhatóságról szóló 2008/57/EK irányelvének rendelkezéseivel és a biztonságról szóló 2009/49/EK irányelv egyes részeivel. A negyedik vasúti csomag elfogadásával az Unió e vívmány több rendelkezését is módosította. A Bizottság által végzett elemzés alapján az OTIF titkársága és az érintett munkacsoport elkészítette az ATMF Egységes Szabályok 2., 3a., 5., 6., 7., 10., 10b., 11. és 13. cikkeit érintő módosításokat. E módosítások célja bizonyos terminológiai kifejezések összeegyeztetése az új uniós rendelkezésekkel, illetve az Unión belüli egyes eljárási változások figyelembe vétele, különösen ami azt a tényt illeti, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége fel lesz hatalmazva járműengedélyek kiadására. A javasolt módosítások nem érintik az ATMF alapkoncepcióját.

10. napirendi pont – Az APTU Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata

Dokumentum(ok): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Hatáskör: Unió (kizárólagos)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont: A COTIF-egyezményhez tartozó F. függelék 8. cikke módosításának, illetve a vonatkozó magyarázó jelentést érintő módosítások elfogadásának támogatása.

Az ATMF Egységes Szabályok rendelkezései összhangban vannak a kölcsönös átjárhatóságról szóló 2008/57/EK irányelv rendelkezéseivel, különösen ami az egységes műszaki előírások tartalmát, és ezeknek az uniós átjárhatósági műszaki előírásokkal való egyenértékűségét illeti. A negyedik vasúti csomag, és különösen a kölcsönös átjárhatóságról szóló átdolgozott (EU) 2016/797 irányelv elfogadásával az Unió e vívmány több rendelkezését is módosította. A Bizottság által végzett elemzés alapján az OTIF titkársága és a munkacsoport elkészítette az APTU Egységes Szabályok módosításait, amelyek célja, hogy továbbra is fenntartsák az összhangot az uniós joggal. A módosítások az APTU Egységes Szabályok 8. cikkét érintik, és két szakasz hozzáadását irányozzák elő az egységes műszaki előírások tartalmához, az uniós átjárhatósági műszaki előírásoknak megfelelően. Ezekre a módosításokra szükség van annak érdekében, hogy az Unió jövőbeli átjárhatósági műszaki előírásainak tartalma továbbra is megegyezzen a COTIF-egyezmény egységes műszaki előírásaival. A javasolt módosítások nem érintik az APTU alapkoncepcióját.

11. napirendi pont – A piacra jutási feltételek összehangolásának szükségességéről folytatott általános megbeszélés

Dokumentum(ok): LAW-17130-CR26/11

Hatáskör: Unió (megosztott)

Szavazati jog gyakorlása: n.a.

Álláspont: nincs

12. napirendi pont – Egyéb

Dokumentum(ok): LAW-17130-CR26/12

Hatáskör: Unió (megosztott)

Szavazati jog gyakorlása: Tagállamok

Álláspont: Nem szabad ellenezni a jogi szakértőkből álló munkacsoport felállítását, amely a jogi területen segítséget nyújtana az OTIF meglévő szerveinek és megkönnyítené azok működését, illetve biztosítaná az Egyezmény hatékony kezelését.

13. napirendi pont – A CUV Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata

Dokumentum(ok): LAW-17144-CR 26/13 (Svájc által benyújtott javaslat)

Hatáskör: Unió (megosztott)

Szavazati jog gyakorlása: Unió

Álláspont: A CUV Egységes Szabályok 7. cikkének módosítását célzó, Svájc által benyújtott javaslat ellenzése.

A CUV Egységes Szabályok 7. cikkének (1) bekezdése az üzembentartót és a kocsi használóját (vasúti társaság) terhelő felelősséget tárgyalja, azokra az esetekre vonatkozóan, amikor a kocsi a meghibásodásának betudható kárt okoz. A javasolt módosítástervezet egy új kritériumot vezet be a kocsi meghibásodása által okozott kárral kapcsolatos üzembentartói felelősség bizonyítását illetően. A CUV Egységes Szabályok jelenlegi 7. cikkének szerződő felek általi alkalmazása esetén a kocsi üzembentartója csak abban az esetben felelős, ha bizonyítást nyer, hogy a kocsi által okozott kárt olyan hiba okozta, amiért az üzembentartó felelős. A módosításjavaslat egy második kritériummal kívánja kiegészíteni a cikket, amely előírja, hogy a kocsi üzembentartójának bizonyítania kell, hogy nem felelős a kárt okozó meghibásodásért.

A CUV jelenlegi 7. cikkének (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik: *„a szerződő felek az (1) bekezdéstől eltérő rendelkezésekben állapodhatnak meg”*. Ennek alapján az ágazatban tevékenykedő vállalkozások 2013 és 2016 között tárgyalásokat folytattak, amelyek nyomán 600 vasúti társaság egy olyan megállapodást fogadott el, amely lehetővé teszi a teherkocsik használatára vonatkozó egységes általános szerződés szükséges módosításait, a kocsitulajdonosok felelősségeinek egyértelműsítése érdekében. Az aláírt megállapodás nyomán a teherkocsik használatára vonatkozó általános szerződés az új 27. cikkel egészült ki, amely a jobb egyensúly megteremtése és a kocsik által okozott károkkal kapcsolatos, az egész ágazat érdekeit szolgáló pontosítások érdekében meghatározza a kocsik által okozott károk esetén alkalmazandó felelősségi alapelvet. Bevezeti a *„hiba vélelmezésének”* fogalmát, amely lehetővé teszi az üzembentartó felelősségének felvetését a kocsi olyan meghibásodásaiért, amelyek annak nyomán következnek be, hogy az üzembentartó nem tett eleget karbantartási kötelezettségének. Ez a módosítás 2017. január 1-től hatályos. Jelenleg az Unióban tevékenykedő legtöbb üzembentartó és vasúti társaság alkalmazza a teherkocsik használatára vonatkozó általános szerződést. Következésképpen a svájci javaslatra nincs szükség, mivel az ágazatban tevékenykedő vállalkozások által kötött megállapodások elegendőek az üzembentartó és a vasúti társaságok felelősségeinek egyértelmű meghatározásához, amennyiben egy adásvételi szerződés tárgyát képező kocsi kárt okoz. Semmi nem utal arra, hogy ez a megállapodás nem teremt megfelelő egyensúlyt az érintett felek érdekei között. Emellett a javasolt módosításokat nem támasztják alá megfelelő érvek és kellő indoklás.