



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2018. gada 8. februārī
(OR. en)

6034/18
ADD 1

Starpiestāžu lieta:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2018. gada 8. februāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Temats:	PIELIKUMS dokumentam Priekšlikums Padomes Lēmumam par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem <i>OTIF</i> Revīzijas komitejas 26. sesijā attiecībā uz dažiem grozījumiem Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (<i>COTIF</i>) un tās papildinājumos

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2018) 63 *final* - ANNEX.

Pielikumā: COM(2018) 63 *final* - ANNEX

Briselē, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

Priekšlikums Padomes Lēmumam

**par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem OTIF Revīzijas komitejas 26. sesijā
attiecībā uz dažiem grozījumiem Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa
pārvadājumiem (COTIF) un tās papildinājumos**

PIELIKUMS

1. IEVADS

OTIF Ģenerālsēkretariāts ir sasaucis *COTIF99* Revīzijas komitejas 26. sesiju, kas notiks no 2018. gada 27. februāra līdz 1. martam Bernē, Šveicē. Dokumenti, kas attiecas uz darba kārtības punktiem, ir pieejami *OTIF* tīmekļa vietnē, sekojot šādai saitei: http://otif.org/en/?page_id=126

2. PIEZĪMES PAR DARBA KĀRTĪBAS PUNKTIEM

1. darba kārtības punkts – Sanāksmes atklāšana un kvoruma noteikšana

Dokuments(-i): nav

Kompetence: Savienības (dalīta)

Balsstiesību izmantošana: neattiecas

Nostāja: nav

2. darba kārtības punkts – Priekšsēdētāja un priekšsēdētāja vietnieka ievēlēšana

Dokuments(-i): nav

Kompetence: Savienības (dalīta)

Balsstiesību izmantošana: dalībvalstis

Nostāja: nav

3. darba kārtības punkts – Darba kārtības pieņemšana

Dokuments(-i): LAW-17125-CR 26/3.1

Kompetence: Savienības (dalīta un ekskluzīva)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja: Atbalstīt darba kārtības projekta pieņemšanu

4. darba kārtības punkts – Reglamenta grozīšana

Dokuments(-i): LAW-17125-CR 26/4

Kompetence: Savienības (dalīta un ekskluzīva)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja: Atbalstīt visus ierosinātos *OTIF* Revīzijas komitejas reglamenta grozījumus.

Pašreizējā Revīzijas komitejas reglamenta redakcija ir senāka par Savienības pievienošanas *COTIF*, tāpēc daži noteikumi ir novecojuši un tos nepieciešams atjaunināt. Konkrētāk, noteikumi, kas reglamentē Savienības balsstiesības un kvoruma noteikšanu (4., 20. un 21. pants), ir jāgroza, lai nodrošinātu atbilstību *COTIF* 38. pantam un ES un *OTIF* nolīgumam.

5. darba kārtības punkts – Pamatkonvencijas daļēja pārskatīšana: COTIF pārskatīšanas procedūras grozījums

Dokuments(-i): LAW-17126-CR 26/5

Kompetence: Savienības (dalīta)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja: Atbalstīt ierosināto konvencijas 34. panta pārskatīšanu nolūkā paredzēt noteiktu laikposmu (36 mēnešus), kurā stājas spēkā Ģenerālās asamblejas pieņemtie papildinājumu grozījumi, ietverot elastības klauzulu, kas ļauj šo termiņu atsevišķos gadījumos pagarināt, ja tā nolēmis COTIF 14. panta 6. punktā noteiktais Ģenerālās asamblejas vairākums.

Priekšlikuma mērķis ir uzlabot un atvieglot COTIF pārskatīšanas procedūru, lai varētu konsekventi un ātri izdarīt grozījumus konvencijā un tās papildinājumos, kā arī novērst pašreizējās ilgstošās pārskatīšanas procedūras nelabvēlīgo ietekmi, tostarp risku, ka pastāvēs Revīzijas komitejas un Ģenerālās asamblejas pieņemto grozījumu iekšēja nesaskaņotība, kā arī ārēja nesaskaņotība, jo īpaši ar Savienības tiesību aktiem. OTIF Sekretariāta ieteikumā bija atspoguļots viedoklis, kas valdīja attiecīgajā darba grupā, kura nodarbojās ar šo jautājumu; tika konstatēts, ka OTIF dalībniekiem būtu jāspēj transponēt pieņemtos grozījumus — tajā skaitā ar parlamenta procedūru starpniecību — trīs gadu laikā. Priekšlikums šķiet nepieciešams OTIF efektīvas funkcionēšanas un attīstības atbalstam.

6. darba kārtības punkts – CIM vienveida noteikumu daļēja pārskatīšana – ģenerālsēkretāra ziņojums

Dokuments(-i): LAW-17126-CR 26/6

Kompetence: Savienības (ekskluzīva)

Balsstiesību izmantošana: Savienība (ja notiek balsojums)

Nostāja: Pieņemt ģenerālsēkretāra ziņojumu zināšanai, sniegt informāciju par attiecīgām pašlaik notiekošām darbībām un notikumu attīstību, rosināt uz turpmāku darbu muitas un dzelzceļa transporta noteikumu saskarpunktu novērtēšanas jomā, atbalstīt juridisko ekspertu darba grupas izveidošanu vai alternatīva koordinācijas mehānisma izveidošanu pastāvošajās OTIF struktūrās saistībā ar muitas jautājumiem un kravas transporta dokumentu digitalizāciju.

7. darba kārtības punkts – CUI vienveida noteikumu daļēja pārskatīšana

Dokuments(-i): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Kompetence: Savienības (dalīta)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja: Atbalstīt ierosinātos CUI 1. panta 1., 2. un 3. punkta (jauns aa) apakšpunkts un b), c) un g) apakšpunkta grozījumi), 5. panta 1. punkta, 5.a panta 1. un 2. punkta, 7. panta 2. punkta, 8. panta 1. un 2. punkta, 9. panta 1. punkta un 10. panta 3. punkta grozījumus un lūgt OTIF ģenerālsēkretāru visus CUI vienveida noteikumu grozījumus iesniegt Ģenerālajai asamblejai lēmuma pieņemšanai.

Svarīgākais grozījums pēc būtības ir paredzēts, lai precizētu CUI vienveida noteikumu darbības jomu, 3. pantā definējot jēdzienu “starptautiska dzelzceļa satiksme”, kas jāsaprot kā “satiksme, kam nepieciešams izmantot starptautisku vilcienu ceļu vai vairākus secīgus valsts vilcienu ceļus, kuri atrodas vismaz divās valstīs un kurus koordinē attiecīgie infrastruktūras

pārvaldītāji”, un attiecīgi grozot 1. pantu (Darbības joma), vienlaikus saglabājot saikni ar *CIV* un *CIM* vienveida noteikumiem.

Mērķis ir nodrošināt *CUI* vienveida noteikumu sistēmiskāku piemērošanu to paredzētajam mērķim, t. i., starptautiskajā dzelzceļa satiksmē. Revīzijas komitejai ierosinātais grozījuma projekts atbilst 2014. gada 10. decembrī, 2015. gada 8. jūlijā, 2015. gada 24. novembrī un 2016. gada 31. maijā kopā sanākušās *OTIF ad hoc* darba grupas darba rezultātā izstrādātajam kompromisa formulējumam. Komisija sniedza ieguldījumu rezultātā iegūtajā dokumentā, kas saskaņā ar *COTIF* darbības jomu un mērķi (tā skar starptautiskos pārvadājumus) apstiprina *CUI* vienveida noteikumu piemērošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē, kā noteikts jaunajā definīcijā.

Komisija novērtējumā secināja, ka *OTIF* Sekretariāta ierosinātais 1. un 3. panta grozījumu projekts atbilst Savienības *acquis* definīcijām un noteikumiem, kas attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un koordināciju starp dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem (piemēram, Direktīvas 2002/34/EK (pārstrādātās redakcijas) 40., 43. un 46. pantam).

Attiecībā uz *OTIF* Sekretariāta ierosināto 8. panta (Pārvaldītāja atbildība) grozījuma projektu secināts, ka tas būtībā ir redakcionāls un neietekmē noteikuma darbības jomu vai būtību. Ierosinātie 9. panta, kā arī 3., 5., 5.a, 7. un 10. panta grozījumu projekti ir vienīgi redakcionāli.

8. darba kārtības punkts – Jauns H papildinājums par vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē

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

Kompetence: Savienības (ekskluzīva)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja:

Atbalstīt (LAW-17131-CR26/8.1) jauna *COTIF* H papildinājuma par vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē iesniegšanu Ģenerālajai asamblejai lēmuma pieņemšanai, ņemot vērā turpmāk izklāstīto (svītrojums — pārsvītrots; papildinājums — pasvītrots, attiecīgā gadījumā):

- 2. panta b) punktā “Certification Authority” (“sertifikācijas iestāde”) aizstāt ar “Safety Certification Authority” (“drošības sertifikācijas iestāde”). Šī aizstāšana būtu konsekventi jāīsteno visā tekstā. Vācu valodā ar “Sicherheitsbescheinigungsbehörde” aizstāt “Zertifizierungsbehörde”. Franču valodā ar “autorité de certification de sécurité” aizstāt “autorité de certification”.
- 4. panta 1. punktā pievienot teikumu “Drošības sertifikācijas iestāde un 6. panta 1. punktā minētā uzraudzības iestāde var būt divas dažādas struktūras vai būt iekļautas vienā un tajā pašā organizācijā.”
- 6. panta 1. punktā pievienot teikumu “Uzraudzības iestāde un 4. panta 1. punktā minētā drošības sertifikācijas iestāde var būt divas dažādas struktūras vai būt iekļautas vienā un tajā pašā organizācijā.”
- 8. panta 3. punkta b) apakšpunktā grozīt tekstu, izsakot to šādā redakcijā: “Procedūras, kā arī kopīga drošības metode drošības pārvaldības sistēmas prasībām, ko piemēro sertifikācijas iestāde, izdodot drošības sertifikātus, tostarp nepieciešamās saites uz kopīgo drošības metodi riska novērtēšanai un citiem attiecīgiem tiesību aktiem.”

Norāde uz “procedūrām” iekļaujama, jo šādas procedūras bija iekļautas ES kopīgajā drošības metodē drošības pārvaldības sistēmas prasībām (*SMS CSM*) un tagad tās ir iekļautas Komisijas projektā īstenošanas regulai par vienoto drošības sertifikātu izdošanas praktisko kārtību. Ja *OTIF* vēlas saglabāt sākotnēji plānoto saskaņošanas darbības jomu, tai papildus *SMS CSM* prasībām būtu jāiekļauj saistītās procedūras. Šis uzlabojums ir ieteicams, taču nav nepieciešams pozitīvam balsojumam.

Kas attiecas uz saiti uz kopīgo drošības metodi riska novērtēšanai (*CSM RA*) un citiem attiecīgiem tiesību aktiem — Komisijas projekts deleģētajai regulai, ar ko izveido kopīgas drošības metodes drošības pārvaldības sistēmas prasībām, paredz obligātu *CSM RA* un citu tiesību aktu (cita starpā jo īpaši Satiksmes nodrošināšanas un vadības savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (“*OPE SITS*”)) piemērošanu, lai nodrošinātu, ka “(organizācijas) darbības kārtība atbilst ar drošību saistītajām prasībām, kas noteiktas piemērojamajās savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās un attiecīgos valsts noteikumos, kā arī citām attiecīgām prasībām”. Tāpēc iepriekš minētais 8. panta 3. punkta b) apakšpunkta uzlabojums būtu jāatbalsta un enerģiski jāaizstāv.

- 8. panta 3. punkta c) apakšpunktā grozīt tekstu, izsakot to šādā redakcijā: “Pārraudzības kopīgā drošības metode, ko piemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ~~un, ja nepieciešams,~~ infrastruktūras pārvaldītāji un par apkopi atbildīgās struktūrvienības”.

Šis priekšlikums atbilst H papildinājuma 7. panta 4. punktam, kas paredz, ka gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, gan infrastruktūras pārvaldītājiem ir pienākums “izveidot savu drošības pārvaldības sistēmu un pārraudzīt tās piemērošanas pareizību”. Pārraudzības *CSM* piemērošana ir obligāta ES infrastruktūras pārvaldītājiem un sniegtu labumu arī ārpus Savienības. Pārraudzības *CSM* piemērošanas pienākums jāuzliek par apkopi atbildīgajām struktūrvienībām (*ECM*). *CSM* piemērošanas pienākums infrastruktūras pārvaldītājiem ir ieteicams, bet nav nepieciešams pozitīvam balsojumam. *CSM* piemērošanas pienākums *ECM* ir prasība, kam vajadzētu būt iekļautai tekstā.

- 2. panta f) punktā panākt redakcionālu uzlabojumu, proti, saskaņot ar Savienības terminoloģiju (vācu valodas versijā): ““Eisenbahnsystem” das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”.
- 7. panta 4. punktā panākt redakcionālu uzlabojumu (vācu valodas versijā): “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.”

Piekrist lūgt ģenerālsekretāru grozīt paskaidrojuma ziņojumu jaunā H papildinājuma atbalstam un iesniegt to Ģenerālajai asamblejai apstiprināšanai.

Lai iekļautu *COTIF* jauno H papildinājumu, atbalstīt (LAW-17131-CR26/8.2) *COTIF* 2., 6., 20., 33. un 35. panta grozījumus un piekrist lūgt ģenerālsekretāru iesniegt tos Ģenerālajai asamblejai lēmuma pieņemšanai.

Jaunā H papildinājuma projektā ir paredzēti noteikumi, ar ko reglamentē vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē, lai *COTIF* saskaņotu ar Savienības *acquis* un atbalstītu savstarpēju izmantojamību ārpus Eiropas Savienības robežām. Ierosinātais teksts atbilst

jaunās Drošības direktīvas (ES) 2016/798 un saistīto sekundāro tiesību aktu noteikumiem, izņemot dažas nelielas problēmas, kuras būtu risināmas saskaņā ar iepriekš izklāstītajiem ierosinājumiem. Kā minēts, daži *COTIF* noteikumi arī jāgroza, lai iekļautu konvencijā šo jauno H papildinājumu.

9. darba kārtības punkts – *ATMF* vienveida noteikumu daļēja pārskatīšana

Dokuments(-i): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Kompetence: Savienības (ekskluzīva)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja: Atbalstīt *ATMF* vienveida noteikumu daļēju pārskatīšanu saskaņā ar *OTIF* Sekretariāta ierosinājumu, ņemot vērā turpmāk izklāstīto (svītrojums — pārsvītrots; papildinājums — pasvītrots, attiecīgā gadījumā):

7. panta 1.a punktā grozīt tekstu, izsakot to šādā redakcijā: “Ritekļi atbilst *UTP*, ko piemēro atzīšanas, modernizācijas vai atjaunošanas pieteikuma iesniegšanas brīdī, saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem un ņemot vērā *UTP* piemērošanas migrācijas stratēģiju, kas noteikta *APTU* 8. panta 2.a punktā un 8. panta 4. punkta f) apakšpunktā, kā arī *ATMF* 7.a pantā paredzētās atkāpju iespējas; šo atbilstību nodrošina pastāvīgi, kamēr katrs riteklis tiek ekspluatēts.
- *CTE* apsver vajadzību izstrādāt šo vienveida noteikumu pielikumu, kurā būtu noteikumi, kas ļauj pieteikuma iesniedzējiem jau pirms ritekļu atzīšanas, modernizācijas vai atjaunošanas pieteikuma iesniegšanas gūt lielāku juridisko noteiktību par piemērojamajām normām.”
 - 2. panta w) punktā grozīt definīciju un konsekventi visā tekstā (visu valodu versijās) lietot terminu “riteklis”. Definīcijai būtu jāskan šādi: ““riteklis” ir dzelzceļa riteklis, kas piemērots kustībai pa dzelzceļa līnijām uz saviem riteņiem ar vilci vai bez vilces.” Visā tekstā būtu jālieto termins “riteklis(-ļi)”, nevis termins “dzelzceļa riteklis(-ļi)”, kas atrodams vairākās vietās.
 - 5. pantā panākt redakcionālu uzlabojumu (vācu valodas versijā): aizstāt “Notifikation” ar “Notifizierung” tekstā “Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung (...)”, kā arī “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. pantā panākt redakcionālu uzlabojumu (vācu valodas versijā): aizstāt “Verzeichnis” ar “Dossier” tekstā “Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.”, kā arī “Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen”.
 - 13. panta 1. punkta a) apakšpunktā panākt redakcionālu uzlabojumu (angļu un vācu valodas versijā): aizstāt “*CTE*” ar pilno komitejas nosaukumu tekstā “comply with the specifications adopted by the ~~*CTE*~~*Committee of Technical Experts*.” (“atbilst ~~*CTE*~~Tehnisko ekspertu komitejas pieņemtajām specifikācijām;”) un “mit den vom

CTEFachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;”

– pievienot šādu 14. pantu: “14. pants. Pielikumi un ieteikumi

1. Tehnisko ekspertu komiteja lemj, vai pieņemt pielikumu vai noteikumu, kas to groza, saskaņā ar konvencijas 16. pantā, 20. pantā un 33. panta 6. punktā paredzēto procedūru. Lēmumi stājas spēkā saskaņā ar konvencijas 35. panta 3. un 4. punktu.

2. Pieteikumu pielikuma vai noteikuma, kas to groza, pieņemšanai var iesniegt: a) jebkura līgumslēdzēja valsts; b) jebkura reģionāla organizācija, kas definēta *ATMF* 2. panta x) punktā; c) jebkura pārstāvoša starptautiska apvienība, kuras dalībniekiem pielikums ir nepieciešams ar to darbības īstenošanu saistītu drošības un ekonomisku apsvērumu dēļ.

3. Par pielikumu izstrādi atbild Tehnisko ekspertu komiteja, kam palīdz attiecīgas darba grupas un ģenerālsekretārs un kas tos izstrādā, pamatojoties uz pieteikumiem, kuri iesniegti saskaņā ar 2. punktu.

4. Tehnisko ekspertu komiteja var ieteikt paņēmienus un praksi, kas attiecas uz starptautiskajā satiksmē izmantoto dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu.”

ATMF vienveida noteikumi ir saderīgi ar Eiropas Savienības Savstarpējas izmantojamības direktīvas 2008/57/EK noteikumiem un ar daļu Drošības direktīvas 2009/49/EK. Pieņemot ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi, Savienība mainīja vairākus šā *acquis* noteikumus. Pamatojoties uz Komisijas veikto analīzi, *OTIF* Sekretariāts un attiecīgā darba grupa sagatavoja *ATMF* vienveida noteikumu 2., 3.a, 5., 6., 7., 10., 10.b, 11. un 13. panta grozījumus. Šie grozījumi ir nepieciešami, lai dažus terminus saskaņotu ar jaunajiem ES noteikumiem un ņemtu vērā dažas procesuālas izmaiņas ES, jo īpaši to, ka ES Dzelzceļu aģentūra būs kompetenta izsniegt ritekļu atļaujas. Ierosinātās izmaiņas neietekmē *ATMF* pamatkonceptiju.

10. darba kārtības punkts – *APTU* vienveida noteikumu daļēja pārskatīšana

Dokuments(-i): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Kompetence: Savienības (ekskluzīva)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja: Atbalstīt *COTIF* F papildinājuma 8. panta grozījumu pieņemšanu un attiecīgā paskaidrojuma ziņojuma grozījumu apstiprināšanu.

ATMF vienveida noteikumi ir saderīgi ar Savstarpējas izmantojamības direktīvas 2008/57/EK noteikumiem, jo īpaši tie, kas attiecas uz vienoto tehnisko priekšrakstu (*UTP*) saturu un to līdzvērtīgumu Eiropas Savienības savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (*SITS*). Pieņemot ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi un jo īpaši Savstarpējas izmantojamības direktīvas (ES) 2016/797 pārstrādāto redakciju, Savienība mainīja vairākus šā *acquis* noteikumus. Pamatojoties uz Komisijas veikto analīzi, *OTIF* Sekretariāts un attiecīgā darba grupa izstrādāja *APTU* vienveida noteikumu grozījumus nolūkā nodrošināt arī turpmāku saskanību ar Savienības tiesībām. Grozījumi skar *APTU* vienveida noteikumu 8. pantu un paredz pievienot *UTP* saturam divas iedaļas, kas ir līdzvērtīgas ES *SITS*. Šīs izmaiņas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka turpmākās Eiropas Savienības *SITS* un *COTIF UTP* joprojām satura ziņā ir līdzvērtīgi. Ierosinātās izmaiņas neietekmē *APTU* pamatkonceptiju.

11. darba kārtības punkts – Vispārīga diskusija par nepieciešamību saskaņot piekļuves nosacījumus

Dokuments(-i): LAW-17130-CR26/11

Kompetence: Savienības (dalīta)

Balsstiesību izmantošana: neattiecas

Nostāja: nav

12. darba kārtības punkts – Citi jautājumi

Dokuments(-i): LAW-17130-CR26/12

Kompetence: Savienības (dalīta)

Balsstiesību izmantošana: dalībvalstis

Nostāja: Neiebilst pret juridisko ekspertu darba grupas izveidošanu nolūkā atbalstīt un veicināt esošo OTIF struktūru darbību juridiskajā jomā un nodrošināt konvencijas efektīvu pārvaldību.

13. darba kārtības punkts – CUV vienveida noteikumu daļēja pārskatīšana

Dokuments(-i): LAW-17144-CR 26/13 (Šveices iesniegts priekšlikums)

Kompetence: Savienības (dalīta)

Balsstiesību izmantošana: Savienība

Nostāja: Iebilst pret CUV vienveida noteikumu 7. panta grozījuma priekšlikumu, ko Šveice iesniegusi izskatīšanai.

CUV vienveida noteikumu 7. panta 1. punkts attiecas uz ritekļa turētāja un ritekļa lietotāja (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma) atbildību tāda ritekļa izraisīta kaitējuma gadījumā, kura iemesls ir ritekļa defekts. Ierosinātais grozījuma projekts pievieno jaunu kritēriju attiecībā uz pierādīšanu, ka turētājs ir atbildīgs par ritekļa defekta izraisītu kaitējumu. Saskaņā ar pašreizējo CUV vienveida noteikumu 7. pantu, ja līgumslēdzējas puses to piemēro, ritekļa turētājs ir atbildīgs tikai tad, ja tiek pierādīts, ka ritekļa izraisītais kaitējums radies tāda bojājuma dēļ, pie kura tas ir vainojams. Ar grozījuma priekšlikumu, šķiet, tiek pievienots otrs kritērijs, saskaņā ar kuru turētājam jāpierāda, ka tas nav atbildīgs par defektu, kas bijis kaitējuma cēlonis.

Pašreizējā CUV 7. panta 2. punktā noteikts, ka “līguma puses var vienoties par noteikumiem, ar kuriem atkāpjas no 1. punkta”. Uz šā pamata nozares uzņēmumi laikā no 2013. līdz 2016. gadam organizēja sarunas, kuru rezultātā tika panākta vienošanās, ko apstiprināja 600 dzelzceļa uzņēmumu un kas ļāva veikt nepieciešamos grozījumus vienotajā vagonu izmantošanas vispārējā līgumā (GCU), lai skaidrāk precizētu vagonu īpašnieku atbildību. Ar parakstīto vienošanos GCU tika ieviests jauns 27. pants, kas attiecas uz atbildības principu vagona nodarīta kaitējuma gadījumā, lai panāktu labāku līdzsvaru un visā nozarē radītu lielāku skaidrību par gadījumiem, kad vagoni ir nodarījis kaitējumu. Ar to ievieš “vainas prezumpcijas” jēdzienu, kas ļauj iestāties turētāja atbildībai par ritekļa bojājumu, kuru izraisījis apkopes pienākuma pārkāpums. Šo grozījumu piemēro kopš 2017. gada 1. janvāra. Pašlaik lielākā daļa turētāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas darbojas Savienībā, piemēro GCU. Tāpēc Šveices priekšlikums nav nepieciešams, jo nozares uzņēmumu panāktās vienošanās ir pietiekamas, lai skaidri definētu turētāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākumus tāda kaitējuma gadījumā, ko izraisījis ritekļis, uz kuru attiecas

pārdošanas līgums. Nav pazīmju, kas liecinātu, ka šī vienošanās nespēj pienācīgi līdzsvarot attiecīgo pušu intereses. Turklāt priekšlikumā nav norādīts pārliecinošs izskaidrojums un pietiekams pamatojums ierosinātajiem grozījumiem.