



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 8. veebruar 2018
(OR. en)

6034/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	8. veebruar 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2018) 63 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel OTIFI läbivaatamiskomitee 26. istungjärgul rahvusvahelise raudteeveo konventsioonis (COTIF) ja selle lisades tehtavate teatavate muudatuste suhtes

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2018) 63 final.

Lisatud: COM(2018) 63 final

Brüssel, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel OTIFI läbivaatamiskomitee
26. istungjärgul rahvusvahelise raudteeveo konventsioonis (COTIF) ja selle lisades
tehtavate teatavate muudatuste suhtes**

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel Rahvusvaheliste Raudteedude Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) läbivaatamiskomitee 26. istungjärgul võetav seisukoht seoses rahvusvahelise raudteeveo konventsioonis (COTIF) ja selle lisades tehtavate teatavate muudatustega.

OTIF arendab rahvusvahelise raudteeveo ühtset õiguskorda kolmes suures tegevusvaldkonnas: tehniline koostalitlus, ohhtlikud kaubad ja raudteeveoalane lepinguõigus.

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. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF)

COTIF on OTIFI loomist käsitlev õigusakt. Sellega reguleeritakse organisatsiooni tegevust, eesmärke, volitusi, suhteid liikmesriikidega ja tegevust üldiselt. COTIFiga on liitunud 46 riiki, sealhulgas ELi 26 liikmesriiki, v.a Küpros ja Malta.

COTIF koosneb kahest osast: konventsiooni põhiosa ja seitse lisa, millega kehtestatakse ühtne raudteeõigus, s.o reisijate- ja kaubaveo kohta kehtivad tehnilised funktsionaalnõuded ja sellekohased näidislepingud.

Lisa A	Reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo leping	CIV
Lisa B	Kaupade rahvusvahelise raudteeveo leping	CIM
Lisa C	Ohtlike kaupade rahvusvaheline raudteevedu	RID
Lisa D	Veeremite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlev leping	CUV
Lisa E	Taristu kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlev leping	CUI
Lisa F	Rahvusvahelises liikluses kasutatava raudteematerjali suhtes kohaldatavate tehniliste standardite kehtestamine ja ühtsete tehniliste nõuete vastuvõtmine	APTU
Lisa G	Rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmine	ATMF

2.2. Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) vaheline leping

Nõukogu võttis 16. juunil 2011 vastu nõukogu otsuse 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 kohta¹. Leping jõustus 1. juulil 2011. Lepingu osalised on liit ja kõik selle liikmesriigid, välja arvatud Küpros ja Malta. Nõukogu otsuses 2013/103/EL on täpsustatud, et OTIFI istungitel esindab liitu komisjon. Samuti sisaldab see liidu deklaratsiooni pädevuse teostamise kohta (I lisa) ning nõukogu, liikmesriikide ja komisjoni sisekorda OTIFI raames toimuvate menetluste jaoks (III lisa).

2.3. OTIFI läbivaatamiskomitee

Läbivaatamiskomitee on pädev tegema otsuseid COTIFI muutmise ning CIVi, CIMi, CUVi ja CUI ühtsete eeskirjade ning teatavatel juhtudel ka APTU and ATMFi ühtsete eeskirjade muutmise kohta. Teatavatel ettenähtud juhtudel võib läbivaatamiskomitee ise muudatused heaks kiita või esitada vastuvõetud muudatused liikmesriikidele üldkogul heakskiitmiseks.

Läbivaatamiskomitee viimane, 25. istungjärk toimus 25.–26. juunil 2014.

Liit ja/või liikmesriigid osalevad selles menetluses vastavalt OTIFI menetluskorrale ja läbivaatamiskomitee kodukorrale ning liidu COTIFiga ühinemise lepingu sätetele.

Läbivaatamiskomitee kvoorum on koos, kui enamik hääleõigust omavatest OTIFI osalisriikidest on hääletamise ajal kohal. COTIFI artikli 13 lõikes 3 sätestatakse, et OTIFI osalisriigid, kes on esitanud deklaratsiooni ühe või mitme lisa kohaldamata jätmise kohta, ei oma hääleõigust asjaomaste lisade muudatuste puhul. Läbivaatamiskomitee 26. istungjärgu dokumendis INF.2, mille OTIFI sekretariaat saatis laiali 19. jaanuaril 2018, kinnitati asjaolu, et kõik COTIFis osalevad ELi 26 liikmesriiki kohaldavad kõiki lisasid.

2.4. Liidu pädevus ja hääleõigused läbivaatamiskomitees

ELi-OTIFI lepingu artiklis 6 on sätestatud järgmine:

„1. Liidu ainupädevusse kuuluvate küsimuste otsustamisel kasutab liit konventsiooni raames oma liikmesriikide hääleõigust.

2. Otsuste tegemisel küsimustes, kus liidul on liikmesriikidega jagatud pädevus, kasutab hääleõigust kas liit või teevad seda liikmesriigid.

3. Konventsiooni artikli 26 lõike 7 kohaselt on liidul sama palju hääli, kui palju on tal liikmeid, kes on ühtlasi konventsiooniosalised. Kui liit hääletab, siis liikmesriigid ei hääleta.“

Liidu ja liikmesriikide huvides peaks liit rakendama hääleõigust kõikides küsimustes, mis kuuluvad hääletamisele ja mille suhtes kavandatakse liidu seisukoht. See ei peaks kehtima mitte üksnes ainupädevusse kuuluvate küsimuste, vaid ka jagatud pädevuse puhul, kui leping tõepoolest võimaldab valida, kas hääletavad liikmesriigid või hääletab liit [lepingu artikli 6 lõige 2].

Tegelikult tähendab see, et kui liidu pädevusse kuuluvates küsimustes määratakse kindlaks liidu seisukoht, siis on liidu esindajal 26 häält, kvoorum on automaatselt koos ja liidu seisukoht peaks olema ülekaalus. Häältearvu hulka ei arvestata iga istungil osalevat liikmesriiki eraldi.

¹ Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL (ELT L 51, 23.2.2013, lk 1).

2.5. OTIFI peasekretäri teavitamine

Järgmises tabelis on kokkuvõtlikult esitatud liidu pädevusvaldkonnad ja kavandatav hääleõiguse kasutamine.

Päevakorrapunkt	Liidu pädevus	Hääleõigus
2 – Juhataja ja asejuhataja valimine	Jagatud pädevus	Liikmesriigid
3 – Päevakorra vastuvõtmine	Jagatud pädevus ja ainupädevus	Liit
4 – Kodukorra muutmine	Jagatud pädevus ja ainupädevus	Liit
5 – COTIFI osaline läbivaatamine	Jagatud pädevus	Liit
6 – CIMi ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine (aruanne)	Ainupädevus	Liit (kui hääletamine toimub)
7 – CUI ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine	Jagatud pädevus	Liit
8 – Uus liide H	Ainupädevus	Liit
9 – ATMF-i ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine	Ainupädevus	Liit
10 – APTU ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine	Ainupädevus	Liit
11 – Juurdepääsutingimuste ühtlustamise vajadus (arutelu)	Jagatud pädevus	Ei kohaldata
12 – Muud küsimused (õiguseksperptide töörühma loomine)	Jagatud pädevus	Liikmesriigid
13 – CUV-i ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine	Jagatud pädevus	Liit

Vastavalt ELi-OTIFI lepingu artikli 6 lõikele 4 peaks liit, keda esindab komisjon, teatama OTIFile enne läbivaatamiskomitee koosolekut need liidu (ainu- või jagatud) pädevusse kuuluvad päevakorrapunktid, mille puhul liit kavatseb hääleõigusi kasutada. Komisjon peaks saatma sellekohase kirja OTIFI peasekretärile.

3. OTIFI LÄBIVAATAMISKOMITEE 26. ISTUNGJÄRGUL VÕETAV SEISUKOHT

Selles osas vaadeldakse lisaselgitust vajavaid küsimusi. Esildatud otsuse lisas käsitletakse iga päevakorrapunkti ja kirjeldatakse olukorda eelkõige seoses pädevuse ja võetavate seisukohtadega.

3.1. 4. PÄEVAKORRAPUNKT – Läbivaatamiskomitee kodukorra muutmine

Asjakohasus

Läbivaatamiskomitee praegune kodukord võeti vastu enne seda, kui liit COTIFiga ühines, mistõttu on teatavad sätted iganenud ja neid tuleb ajakohastada. 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). Ettepanekud läbivaatamiskomitee kodukorra muutmise kohta on esitatud dokumendi LAW-17125-CR 26/4 lisas ja muutmise eesmärk on ka käsitleda teatavaid komitee keelekasutus- ja töökorraldusküsimusi (artiklid 1,

3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 ja 26). Menetlusküsimusi käsitlevad ülejäänud kavandatud muudatused tunduvad asjakohased, kuna nende eesmärk on parandada komitee haldusjuhtimist.

Pädevus ja hääleõiguse kasutamine

Läbivaatamiskomitee kodukorra kavandatud muudatused kuuluvad liidu pädevusse, kuna need näitavad, kuidas liit oma pädevust OTIFis teostab. Mõned muudatused on otseselt seotud sellega, et liit on ühinenud COTIFiga. Isegi juhul, kui pädevust jagatakse liikmesriikidega, peaks hääleõigust kasutama liit, et tagada 26 hääle esindatus.

Seisukoht

Toetada tuleks kõiki OTIFI sekretariaadi poolt selle päevakorrapunkti all kavandatud muudatusi.

3.2. 5. PÄEVAKORRAPUNKT – konventsiooni põhiosa osaline läbivaatamine

Asjakohasus

Dokumendis LAW-17126 CR 26/5 esitatud ettepaneku eesmärk on parandada ja lihtsustada COTIFI läbivaatamise menetlust, et tagada COTIFI 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.

See OTIFI peasekretariaadi esitatud dokument kirjeldab tööd ja konsultatsioone, mida viimase kahe aasta jooksul on tehtud ja peetud praeguse õigusraamistiku teemal ja seoses vajadusega/võimalustega muuta COTIFI läbivaatamise menetlust, seoses COTIFI läbivaatamise praeguse menetluse keerukusega ja negatiivse mõjuga ning rahvusvaheliste organisatsioonidega sõlmitud lepingute muudatuste jõustamist käsitleva rahvusvahelise õiguse ja tavaga.

Selle tulemusena koostati üks põhisoovitus vaadata läbi konventsiooni artikkel 34, et põhimõtteliselt ette näha üldkogu poolt vastu võetud lisade muudatuste jõustumise kindel aeg (36 kuud). Muudatusettepanek sisaldab paindlikkuse klauslit, mis võimaldab pikendada seda tähtaega igal üksikjuhul eraldi, kui „[ü]ldkogu võib otsustada lükata edasi muudatuste jõustumise häälteenamusega, mis artikli 14 lõikega 6 on ette nähtud konventsiooni muutmise ettepanekute kohta otsuste tegemiseks.“

OTIFI sekretariaadi soovitus peegeldas selle küsimusega tegelenud asjaomase töörühma valdavat arvamust ning sellega kehtestati, et OTIFI liikmed peaksid suutma vastuvõetud muudatused üle võtta, sealhulgas parlamentaarsete menetlustega, kolme aasta jooksul, mis samuti kattub üldkogu istungite vahelise tavapärase ajavahemikuga. OTIFI tõhusa toimimise ja arendamise toetamise seisukohast on ettepanek tasakaalus, paindlik, proportsionaalne ja vajalik.

Pädevus ja hääleõiguse kasutamine

COTIFI kavandatav osaline läbivaatamine on seotud liidu pädevuse teostamisega OTIFis. See küsimus kuulub liidu pädevusse. Isegi juhul, kui pädevust jagatakse liikmesriikidega, peaks hääleõigust kasutama liit, et tagada 26 hääle esindatus.

Seisukoht

Ettepanekut muuta COTIFI artiklit 34 tuleks toetada.

3.3. 6. PÄEVAKORRAPUNKT – Lisa B (CIMI ühtsed eeskirjad) osaline läbivaatamine – OTIFI peasekretäri aruanne

Asjakohasus

Aruandega teavitatakse läbivaatamiskomiteed edusammudest, mida on tehtud CIMi ühtsete eeskirjade läbivaatamise ettevalmistamisel ning eritähelepanu pööratakse elektroonilise veokirja kohta sätestatavale. CIMi ühtseid eeskirju käsitlev töörühm nõustub, et kõikide praegu paberveokirja täidetavate funktsioonide puhul on eeltingimuseks andmete registreerimise funktsionaalne samaväärsus² pabervormidega (praegune CIMi ühtsete eeskirjade artikli 6 lõige 9). Samas on seda põhimõtet aga rakendatud erinevalt, mistõttu on mõnikord tulemuseks erinevused riikide õiguses. Pealegi ei ole see lahendanud kõiki probleeme, eelkõige e-allkirjaga seonduvat.

Peasekretariaat annab läbivaatamiskomitee 26. istungjärgul aru hiljutistest põhilistest arengutendentsidest, mida kahe viimase aasta jooksul on täheldatud, täpsemalt: Rahvusvahelise Raudteetranspordi Komitee (CIT) aruanne veodokumentide digiteerimise kohta raudteeveosektoris ja aruande järeldused, digitaalse transpordi ja logistika foorumi praegune tegevus, tollisektori areng ja võimalik mõju CIM-veokirjale kui transiididokumendile.

Aruandes rõhutatakse vajadust töötada välja lihtne digitaalne raudteetransiidisüsteem, millel oleks tõhus liides veodokumentidega. OTIFI sekretariaadi arvates tuleb selleks kindlaks määrata sektori digilahendustega koos väljatöötatavad liidesed.

Selleks kavatses peasekretär lisada 2018. aastal eeldatavasti loodava õigusekspertide töörühma tööprogrammi järgmised kaks prioriteeti:

- tolli- ja transpordivaldkonna eeskirjade vaheliste liideste hindamine, et tagada tõhus rahvusvaheline raudteeliiklus, eriti kaubavedude valdkonnas;
- rahvusvaheliste vedude, eriti veodokumentide digiteerimise hindamine.

Pädevus, seisukoha väljendamine ja hääleõiguse võimalik kasutamine

Nagu eelmises osas märgitud, mõjutab raudteeveodokumentide digiteerimine liidu teatava valdkonna, eelkõige tollialaseid õigusakte. Seepärast on liidul selles küsimuses ainupädevus. Liit peaks väljendama oma sellealast seisukohta ja kui hääletamine toimub, siis kasutama oma hääleõigust.

Seisukoht

Tehakse ettepanek võtta järgmine seisukoht: aruanne võetakse teadmiseks, 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, mis puudutab tolliküsimusi ja kaubaveodokumentide digiteerimist.

² Funktsionaalse samaväärsuse põhimõttega on ette nähtud kriteeriumid, mille kohaselt elektronteabevahetust võib käsitada samaväärsena paberkandjal teabevahetusega. Eelkõige on kehtestatud konkreetsed nõuded, millele elektronteabevahetus peab vastama, et täita samasuguseid eesmärgi ja funktsioone nagu teatavate tavapärase paberipõhise süsteemi märksõnade puhul – näiteks „kirjalik“, „originaal“, „allkirjastatud“, „kirje“.

3.4. 7. PÄEVAKORRAPUNKT – CUI ühtsete eeskirjade (lisa E) osaline läbivaatamine

Asjakohasus

See päevakorrapunkt hõlmab ühtseid eeskirju, mis on seotud taristu kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitleva lepinguga.

Muuta kavatsetakse CUI ühtsete eeskirjade artiklit 1 (kohaldamisala), artiklit 3 (mõisted), artiklit 8 (ettevõtja vastutus), artiklit 9 (vedaja vastutus), samuti kavatsetakse teha redaktsioonilisi muudatusi artiklitesse 3, 5, *5bis*, 7 ja 10. Esitatakse ka ettepanek kohandada selgitavat aruannet vastavalt CUI ühtsete eeskirjade kohta vastu võetud muudatustele.

Peamise olulise muudatuse eesmärk on selgitada CUI ühtsete eeskirjade kohaldamisala, lisades artiklisse 3 mõiste „*rahvusvaheline raudteeliiklus*“, mis on „*liiklus, mille jaoks on vaja kasutada rahvusvahelist raudteeliini või mitut järjestikust riigisest 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. Praegune kohaldamisala määratlus pärineb 1990. aastate algusest, kui CUI ühtsed eeskirjad välja töötati ning kui Euroopa Liit hakkas eristama raudteetaristu käitamist raudteeveoteenuste osutamisest. Sel ajal märkis OTIF, et need kaks reguleeritavat valdkonda on omavahel seotud ja et eriti oluline on kehtestada ühtne õiguskord (eraõiguslik lepinguõigus) seoses COTIFist tuleneva vedajate/raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vahelise tagasinõudeõigusega. Seoses sellega tundus sel ajal loogiline ühendada taristu kasutamist reguleeriva uue lisa E kohaldamisala CIVi ja CIMi veolepingute alusel korraldatavate vedudega. Sellest tulenevalt kohaldatakse CUI ühtseid eeskirju „kõikide lepingute suhtes, mis käsitlevad raudteetaristu kasutamist rahvusvaheliste raudteevedude läbiviimiseks CIVi ühtsete eeskirjade ja CIMi ühtsete eeskirjade tähenduses“ (CUI ühtsete eeskirjade artikkel 1).

Üldiselt tõlgendati seda kui raudteeveo-ettevõtja ja tema klientide vahelist suhet, mis määrab ära raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vahel kohaldatava õiguse (riigisese veolepingu suhtes kehtiv siseriiklik õigus; rahvusvahelise veolepingu suhtes kehtivad CUI ühtsed eeskirjad). Põhiküsimus oli kaaluda, kas CUI ühtsete eeskirjade kohaldamiseks piisab sellest, et rong veab vähemalt üht CIV-piletiga reisijat või üht CIM-veokirjaga saadetist, olenemata sellest, kas rongiliin hõlmab üht või mitut üksnes riigisest veoetappi – ühtlasi märkides ka seda, et CUI kohased vastutuspõhimõtted on teatavatest siseriiklikest põhimõtetest piiravamad ja et vastavalt liidu õigusele jaotatakse taristu läbilaskevõimet riigi tasandil.

Probleem tekib seoses asjaoluga, et: 1) ühtse veolepingu jaoks ei pea vedaja ilmtingimata sõlmima ühtset raudteetaristu kasutamise lepingut; 2) keeruline on selgelt eristada raudteetaristu kasutamist riigisesteks vedudeks ja rahvusvahelisteks vedudeks, seda eriti juhul, kui raudteeliin hõlmab kahe liikmesriigi vahelist etappi ning üks või mitu raudteeveoetappi toimub üksnes riigisisesel liinil.

2014. aastal moodustas OTIFI sekretariaat sihttöörühma, kuhu kuuluvad COTIFI osalisriikide, Euroopa Komisjoni ja tööstusharu sidusrühmade esindajad.

Läbivaatamiskomiteele esitatud muudatusettepanekud vastavad kompromisstekstile, mis koostati OTIFI ajutise töörühma töö tulemusel; töörühm tuli kokku neli korda – 10. detsembril 2014, 8. juulil 2015, 24. novembril 2015 ja 31. mail 2016. Komisjon aitas lõpptulemuse saavutamisele kaasa, mis kooskõlas COTIFI kohaldamisala ja eesmärgiga (s.o rahvusvaheline vedu) kinnitab CUI ühtsete eeskirjade kohaldamist üksnes rahvusvahelises raudteeliikluses vastavalt uuele määratlusele.

Vastuseks OTIFI sekretariaadi ettepanekule esitas Rahvusvahelise Raudteetranspordi Komitee (CIT) oma seisukohta käsitleva dokumendi LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, milles tuuakse välja mitu probleemi, mida eespool nimetatud töörühmad on eelmistel istungjärgudel juba arutanud. Sisuliselt toetab CIT seisukohta, et kuivõrd on juttu vedaja nõudest taristuettevõtja vastu, siis praegu CUI ühtsete eeskirjadega hõlmatud rahvusvahelisele liiklusele eelnevat või järgnevat riigisisest veoetappi ei tohiks nendest välja jätta. CIT teeb ettepaneku muuta sekretariaadi kavandatud teksti artiklit 3 järgmiselt (välja jäetud tekst on läbi kriipsutatud, lisatud tekst on alla joonitud): „aa) „rahvusvaheline raudteeliiklus“ – liiklus, milleks on vaja kasutada rahvusvahelist rongiliini või, mitut järjestikust riigisisest rongiliini, mis asuvad vähemalt kahes riigis ja mida käitab asjaomane taristuettevõtja, või üht rahvusvaheliseks raudteeveoks ettenähtud rongiliini CIVi ja CIMi ühtsete eeskirjade tähenduses.“

CITi ettepaneku eesmärk on ette näha CUI ühtsete eeskirjade ulatuslikum kohaldamine, et need hõlmaksid riigisiseseid rongiliine kombinatsioonis rahvusvahelise rongiliiniga. Väidetakse, et „raudteeveo-ettevõtjate õigus esitada nõue siseriiklikule õigusele alluva taristuettevõtja vastu on läbipaistvuse ja õiguskindluse seisukohast problemaatiline, arvestades asjaolu, et konkreetsete riikide üldist siseriiklikku (lepingu)õigust iseloomustavad väikesed erinevused, eriti seoses tõendamiskohustuse jaotumisega või varale tekitatava kaudse kahjuga või vara hävinemisega.“

Komisjon leiab, et see ettepanek ei muuda OTIFI sekretariaadi kavandatud muudatust paremaks ega järgi aluspõhimõtet, et CUI ühtsed eeskirjad ei ole välja töötatud kohaldamiseks riigisisel raudteeliinil, kus põhimõtteliselt on asjakohane kohaldada siseriiklikku õigust.

Komisjon märgib, et OTIFI sekretariaadi esildatud ettepanek muuta artiklit 8 (ettevõtja vastutus) on iseenesest redaktsiooniline ega mõjuta sätte ulatust ega sisu. Artikli 9 ning artiklite 3, 5, 5bis, 7 ja 10 kohta esitatud muudatusettepanekud on üksnes redaktsioonilised.

Menetlusküsimused

Nagu OTIFI sekretariaat on dokumendis LAW-17126 CR 26/7.2 analüüsinud, ei tarvitse läbivaatamiskomitee olla pädev otsustama kõikide selliste muutmiseks esitatud küsimuste üle, mis võivad täielikult või osaliselt kuuluda üldkogule pädevusse. Sekretariaadi ettepaneku kohaselt peaks läbivaatamiskomitee muudatusettepanekud vastu võtma ja kõik CUI ühtsete eeskirjade muudatused tuleb saata üldkogule otsustamiseks.

Pädevus ja hääleõiguse kasutamine

Lisa E kohased ühtsed eeskirjad on seotud eraõigusliku lepinguõigusega, mis käsitleb taristu kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses. Kavandatud muudatused ei tundu mõjutavat ega muutvat kehtivate liidu eeskirjade kohaldamisala. Seepärast jagab liit selles küsimuses pädevust liikmesriikidega. Liidu hääle arv võrdub nende liikmesriikide arvuga, kes on COTIFI osalisriigid. Selleks et tagada 26 hääle esindatus hääletamisel, tehakse ettepanek, et liikmesriikide asemel kasutab hääleõigust liit.

Seisukoht

Tuleks toetada peasekretariaadi muudatusettepanekuid, s.t muudatusi CUI ühtsete eeskirjade artikli 1 lõigetes 1 ja 2, 3 (uus punkt aa ning punktide b, c ja g muudatused), artikli 5 lõikes 1, artikli 5bis lõigetes 1 ja 2, artikli 7 lõikes 2, artikli 8 lõigetes 1 ja 2, artikli 9 lõikes 1 ja artikli 10 lõikes 3.

OTIFI peasekretärilt tuleks paluda, et ta esitaks kõik CUI ühtsete eeskirjade muudatused üldkogule otsustamiseks.

3.5. 8. PÄEVAKORRAPUNKT – Uus liide H, mis käsitleb rongide ohutut käitamist rahvusvahelises liikluses

Asjakohasus

2015. aastal peetud üldkogul tegi OTIFI peasekretär ettepaneku luua COTIFI raames õiguslik alus, et toetada koostalitluse laiendamist Euroopa Liidust väljapoole. Uue kavandatava lisaga H nähakse ette sätted, millega reguleeritakse rongide ohutut käitamist rahvusvahelises liikluses. Põhimõtte on, et riigiasutused annaksid raudteeveo-ettevõtjatele välja ohutustunnistusi ühtlustatud kriteeriumide alusel selle tõenduseks, et need raudteeveo-ettevõtjad on suutelised ronge asjaomases riigis ohutult käitama. Kavandatud tekst lähtub otseselt liidu õigustikust ja tegemist on veel ühe edusammuga raudteeveo- ja taristuettevõtjaid käsitlevate nõuetega seotud ühtsete õigusnormide kehtestamisel, et tagada rongide ohutu käitamine liidus ja sellest väljaspool. Kui konkreetseid märkusi arvesse võetakse, oleks COTIFI uue lisa H kavandatav tekst täielikult kooskõlas uue ohutusdirektiivi (EL) 2016/798 sätetega ja seonduvate teisest õigusaktidega.

Pädevus ja hääleõiguse kasutamine

Liit on koostalitluse ja ohutuse valdkonnas, sealhulgas 2016. aastal vastuvõetud neljanda raudteepaketi osana vastu võtnud arvukalt õigusakte. COTIFI uue lisa H kavandatav vastuvõtmine mõjutab direktiivi (EL) 2016/798 (raudteeohutuse kohta (uuesti sõnastatud)) kohaldamisala. Seega on liidul siin ainupädevus ja seepärast peaks hääleõigust kasutama liit.

Seisukoht

Liit peaks hääletama uue lisa H kavandatud teksti (dokument LAW-17131-CR26/8.1) poolt, lähtudes järgmisest (väljajäetud tekst on läbi kriipsutatud, lisatud tekst on alla joonitud).

- Artikli 2 punktis b asendatakse sõna „*sertifitseerimisasutus*“ 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*“.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on tagada terminoloogia ühtsus ELi õigustikuga ja lisa H endas (artiklis 5 osutatakse „ohutuse sertifitseerimisele“). Selle paranduse poolt soovitatakse hääletada, kuid see ei ole nõutav.

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

Selle ettepanekuga soovitakse täpsustada, et mõlemad institutsioonilised üksused on lubatud, ja vältida olukorda, et liikmesriigid, kus riiklik ohutusasutus täidab mõlemat rolli, peavad looma kaks eri üksust.

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

Selle ettepanekuga soovitakse täpsustada, et mõlemad institutsioonilised üksused on lubatud, ja vältida olukorda, et liikmesriigid, kus riiklik ohutusasutus täidab mõlemat rolli, peavad looma kaks eri üksust.

- Artikli 8 lõike 3 punkti b sõnastus on järgmine: „*Menetlused ning ohutusjuhtimise süsteemi nõuetega seotud ühine ohutusmeetod, mida sertifitseerimisasutused*

kasutavad ohutustunnistuste väljaandmisel, sealhulgas vajalikud seosed riskianalüüsi ühise ohutusmeetodi ja muude asjakohaste õigusaktidega.“

Lisatakse viide „menetlustele“: sellised menetlused lisati ohutusjuhtimise süsteemi nõuetega seotud ELi ühisele ohutusmeetodile ja need on nüüd lisatud järgmisesse komisjoni eelnõusse: rakendusmäärus ühtsete ohutustunnistuste väljaandmise praktilise korra kohta. Kui OTIF soovib järgida sama ühtlustamismudelit, nagu algselt kavandati, peaks see lisaks ohutusjuhtimise süsteemi nõuetega seotud ühisele ohutusmeetodile sisaldama ka seonduvaid menetlusi. Selle paranduse poolt soovitatakse hääletada, kuid see ei ole nõutav.

Seos riskianalüüsi ühise ohutusmeetodi ja muude asjakohaste õigusaktidega: komisjoni delegeeritud määruse (millega kehtestatakse ohutusjuhtimise süsteemi nõuetega seotud ühised ohutusmeetodid) eelnõus nõutakse riskianalüüsi ühise ohutusmeetodi ja muude õigusaktide (eelkõige, kuid mitte ainult liikluskorralduse koostalitluse tehnilise kirjelduse, OPE KTK) kohaldamist, tagamaks, et „(organisatsiooni) tegevuskord vastab kohaldatavate koostalitluse tehniliste kirjelduste ohutusnõuetele ning asjakohastele riiklikele normidele ja muudele nõuetele“. Seepärast tuleks eespool nimetatud parandust artikli 8 lõike 3 punktis b toetada ja jõuliselt kaitsta.

- Artikli 8 lõike 3 punkti c sõnastus on järgmine: „Jälgimisega seotud ühine ohutusmeetod, mida raudteeveo-ettevõtjad ja vajaduse korral, taristuettevõtjad ja hoolduse eest vastutavad üksused kasutavad“.

See ettepanek on kooskõlas lisa H artikli 7 lõikega 4, milles nõutakse, et nii raudteeveo-ettevõtjad kui ka taristuettevõtjad „kehtestaksid oma ohutusjuhtimise süsteemi ja jälgiksid selle nõuetekohast kohaldamist.“ Jälgimisega seotud ühise ohutusmeetodi kohaldamine on ELi taristuettevõtjatele kohustuslik ja oleks kasulik ka väljaspool liitu. Jälgimisega seotud ühise ohutusmeetodi kohaldamine on hoolduse eest vastutavatele üksustele kohustuslik. Ühise ohutusmeetodi kohustuslik kohaldamine taristuettevõtjate poolt on poolthääletamiseks soovitatav, kuid mitte nõutav. Ühise ohutusmeetodi kohustuslik kohaldamine hoolduse eest vastutavate üksuste poolt on nõutav ja see tuleks lisada teksti.

- Artikli 2 punktis f tehakse redaktsiooniline parandus, vastavusse viimine liidu terminoloogiaga (saksakeelne versioon): „„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ 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 ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.“

Mis puutub COTIFI artiklite 2, 6, 20, 33 ja 35 muudatustesse (dokument LAW-17131-CR26/8.2), mis tõepoolest on vajalikud uue lisa H lisamiseks COTIFisse, peaks liit hääletama esildatud teksti poolt ja nõustuma sellega, et peasekretäri palutakse esitada need üldkogule otsustamiseks.

3.6. 9. PÄEVAKORRAPUNKT – ATMF-i ühtsete eeskirjade (lisa G) osaline läbivaatamine

Asjakohasus

Rahvusvahelise raudteeliikluse jaoks on tähtis ühtlustada liidu õiguse ja COTIF-i alusel kohaldatavad sätted. ATMF-i ühtsete eeskirjade sätted on kooskõlas koostalitlusvõimet käsitleva Euroopa Liidu direktiiviga 2008/57/EÜ ja ohutusdirektiivi 2009/49/EÜ asjakohaste osadega. Neljanda raudteepaketi vastuvõtmisega muutis liit mitmeid kõnealuse õigustiku sätteid ning teavitas sellest OTIF-i tehniliste ekspertide komiteed (CTE) ja alalist töörühma. Komisjoni tehtud analüüsi alusel valmistasid OTIF-i sekretariaat ja töörühm ette ATMF-i ühtsete eeskirjade muudatused, et tagada jätkuv ühtlustamine liidu õigusega.

Need ATMF-i ühtsete eeskirjade artikleid 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 ja 13 puudutavad muudatused on vajalikud, et ühtlustada mõningaid termineid uute ELi sätetega ja võtta arvesse ELi menetluslikke muudatusi, eelkõige asjaolu, et Euroopa Liidu Raudteeamet on pädev andma välja veeremilube. Muutmisettepanekud ei puuduta ATMF-i põhikontseptsiooni.

Pädevus ja hääleõiguse kasutamine

Liit on koostalitluse ja ohutuse valdkonnas, sealhulgas 2016. aastal vastuvõetud neljanda raudteepaketi osana vastu võtnud arvukalt õigusakte. Praegusel juhul muudetakse kavandatud tekstiga ATMF-i ühtseid eeskirju, milles käsitletakse veeremilube. Need sätted on hõlmatud direktiiviga (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud). Seega kuulub küsimus liidu (ainu)pädevusse ja seepärast peaks hääleõigust kasutama liit.

Seisukoht

Dokumendis LAW-17133-CR26/9 kavandatud muudatused põhinevad liidu ettepanekul ja kui võetakse arvesse allpool esitatud märkusi, on need täielikult kooskõlas koostalitlust käsitleva uue direktiivi (EL) 2016/797 asjakohaste sätetega ja seonduvate teisest õigusaktidega.

Liit peaks toetama kavandatud muudatusettepanekuid, lähtudes järgmisest: (väljajäetud tekst on läbi kriipsutatud, lisatud tekst on alla joonitud).

– 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 ATMF-i 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.“

ELi tööstusharu jaoks on oluline õiguskindlus. Ettepaneku eesmärk on suurendada õiguskindlust, sealhulgas sellega, et võetakse kasutusele (ELi) eelneva tegevuse mõiste. See tähendab vabatahtlikku menetlust, mille käigus lube väljaandev üksus annab taotleja esitatud teabe alusel välja arvamuse, milles määrab kindlaks KTKde ja riiklike eeskirjade versiooni, mida tuleb kohaldada järgmise loataotluse jaoks (ilma et

see piiraks seda arvamust tühistavate õigusnõuete muutmist). Ettepaneku eesmärk on volitada CTED kaaluma selliste sätete lisamist COTIFisse.

- Artikli 2 punktis w muudetakse määratlust ja kasutatakse sõna „veerem“ läbivalt kogu tekstis (kõikides keeltes).

Määratluse sõnastus on järgmine: „veerem” – *raudteeliinidel ratastel liikumiseks sobiv raudteesõiduk kas veojõuga või ilma.*“ See määratlus on kooskõlas koostalitlust käsitleva direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 3 esitatud määratlusega. 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 ~~Notifikation~~Notifizierung [...].*“ ja ka lauses „*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*“

- Artiklisse 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 ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*“ ja ka lauses „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~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 ~~CTE~~Committee of Technical Experts;*“ ja lauses „*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*“.

- Lisatakse artikkel 14: „*Artikel 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 menethusele. 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 ATMF-i 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.

See artikkel on vajalik selleks, et määrata kindlaks, kuidas CTE saab täita talle artikli 7 lõikesse 1a kavandatud lisalausega antavat volitust. See on samasugune nagu uue lisa H artikkel 8.

3.7. 10. PÄEVAKORRAPUNKT – APTU ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine (lisa F)

Asjakohasus

Rahvusvahelise raudteeliikluse jaoks on tähtis ühtlustada liidu õiguse ja COTIFI alusel kohaldatavad sätted. ATMF-i 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, eriti koostalitlust käsitleva uuesti sõnastatud direktiivi (EL) 2016/797 vastuvõtmisega muutis liit mitmeid kõnealuse õigustiku sätteid ning teavitas sellest OTIFI tehniliste ekspertide komiteed (CTE) ja alalist töörühma. Euroopa 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.

Pädevus ja hääleõiguse kasutamine

Liit on koostalitluse ja ohutuse valdkonnas, sealhulgas 2016. aastal vastuvõetud neljanda raudteepaketi osana vastu võtnud arvukalt õigusakte. Praegusel juhul muudetakse kavandatud tekstiga APTU ühtseid eeskirju, milles käsitletakse raudteesõidukite tehnilist kirjeldust. Need sätted on hõlmatud direktiiviga (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud). Seega kuulub küsimus liidu (ainu)pädevusse ja seepärast peaks hääleõigust kasutama liit.

Seisukoht

Dokumendis LAW-17133-CR26/10 kavandatud muudatused põhinevad liidu ettepanekul ja on täielikult kooskõlas koostalitlust käsitleva uue direktiivi (EL) 2016/797 sätetega ja seonduvate teisest õigusaktidega.

Liit peaks toetama COTIFI lisa F artikli 8 muudatuste vastuvõtmist ja asjakohase selgitava aruande muudatuste heakskiitmist.

3.8. 13. PÄEVAKORRAPUNKT – CUVi ühtsete eeskirjade osaline läbivaatamine (esitanud Šveits)

Asjakohasus

13. novembril 2017 esitas Šveits dokumendi LAW-17144-CR 26/13 koos ettepanekuga muuta CUVi ühtsete eeskirjade artikli 7 lõiget 1, milles käsitletakse veeremi valdaja ja veeremi kasutaja (raudteeveo-ettevõtja) vastutust veeremi tekitatud kahju korral, mille on põhjustanud veeremi defekt.

18. detsembril 2017 avaldas OTIFI sekretariaat (dokument LAW-17156-CR26/13 Add.1) välise õigusekspertiisi tulemused Šveitsi ettepaneku kohta. 19. jaanuaril 2018 avaldas OTIFI sekretariaat ka dokumendi LAW-18001-CR26/13 Add.2, milles vaadatakse läbi CUV ühtsete eeskirjade artikli 7 muutmise ettepanek. Viimati nimetatud dokumendis võetakse kokku OTIFI asjakohase töörühmaga varem selles küsimuses peetud arutelud ja tuletatakse meelde, et viimasel üldkogu istungil septembris 2015 ei suudetud vastu võtta ühtki otsuse ettepanekut.

Šveitsi ettepanek esitatakse läbivaatamiskomiteele kaalumiseks ja võimalikuks esitamiseks järgmisele üldkogu istungile otsustamiseks. Selle ettepanekuga lisatakse uus kriteerium, et veeremi defektist põhjustatud kahju korral tuleb esitada tõend valdaja vastutuse kohta. Kui lepinguosalisel 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.

Tuleb märkida, et 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)³, 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. Eelkõige 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 on GCU artikli 27 sõnastus järgmine: „Artikkel 27 Vastutuspõhimõte

27.1 Vaguni tekitatud kahju eest vastutab käesoleva lepinguga hõlmatud valdaja või eelmine kasutaja, kui tema süüid on võimalik tõendada. Valdaja on eeldatavalt süüdi, kui ta ei ole korralikult täitnud artiklist 7 tulenevaid kohustusi, välja arvatud juhul, kui kohustuste täitmata jätmine ei põhjustanud kahju ega aidanud kaasa kahju põhjustamisele.

27.2 Vastutav osaline hüvitab kasutavale raudteeveo-ettevõtjale kõik kolmandate isikute nõuded, kui süüdi ei ole kasutav raudteeveo-ettevõtja.

27.3 Kui kasutav raudteeveo-ettevõtja on osaliselt süüdi, on iga osalise kohustus hüvitada kahju proportsionaalselt oma vastutuse suurusega.

27.4 Kui kahju eest vastutab täielikult või osaliselt kolmas isik, nõuavad lepinguosalisel otse kõnealuselt kolmandalt isikult kahju hüvitamist. Esmajärjekorras esitab kolmandale isikule nõude see allakirjutaja, kes on sõlminud temaga lepingu.

27.5 Nõudmise korral peab valdaja tõendama, et tal on kohaldatava õiguse kohane tsiviilvastutuskindlustus.“

Praegu kohaldab enamik liidus tegutsevatest valdajatest ja raudteeveo-ettevõtjatest GCUd kooskõlas CUVi kehtiva artikli 7 lõikega 2. 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

³ Vagunite kasutamist käsitlev üldleping (GCU) on mitmepoolne lepinguline raamistik, mis põhineb vagunite kasutamist käsitleval CUVil (COTIFi lisa D) ja täiendab seda; see sisaldab kõiki raudteeveo-ettevõtjate ja vagunite valdajate asjakohaseid vastastikuseid õigusi ja kohustusi seoses vagunite kasutamisega ning säästab lepinguosalisi vajadusest pidada läbirääkimisi arvukate kahepoolsete kokkulepete üle, tagades seega vagunite koostalitluse Euroopa liberaliseeritud raudteeturul; vajaduse korral saab seda paindlikult täiendada muude lepingupõhiste kokkulepetega; see ei sisalda äritingimusi.

ei oleks võimalik saavutada tasakaalu vastavate osaliste vahel. Samuti ei sisalda Šveitsi ettepanek kavandatud muudatuste kohta usaldusväärseid kaalutlusi ja piisavaid põhjendusi.

Pädevus ja hääleõiguse kasutamine

Lisa D kohased ühtsed eeskirjad on seotud lepinguõigusega, mis käsitleb veeremite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses. Kavandatud muudatused, mis käsitlevad vastutust veeremi põhjustatud vara hävinemise või sellele tekitatud kahju korral, ei mõjuta ega muuda kehtivate liidu eeskirjade kohaldamisala. Seepärast jagab liit selles küsimuses pädevust liikmesriikidega.

Liidu häälte arv võrdub nende liikmesriikide arvuga, kes on COTIFI osalisriigid. Selleks et tagada 26 hääle esindatus hääletamisel, tehakse ettepanek, et liikmesriikide asemel kasutab hääleõigust liit.

Seisukoht

Liit peaks olema vastu Šveitsi esitatud ettepanekule kaaluda CUVi ühtsete eeskirjade artikli 7 muutmist.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁴.

OTIFI läbivaatamiskomitee on lepinguga, s.t rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF) loodud organ.

Aktid, mille OTIFI läbivaatamiskomitee peab vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada raudteetransporti käsitlevate ELi õigusaktide sisu.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kavandatud õigusaktis käsitletakse raudteetransporti.

Ettepanekus esitatud otsuse materiaalõiguslik alus on seega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91.

⁴ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. komisjon, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

4.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

5. KAVANDATAVA ÕIGUSAKTI AVALDAMINE

Kuna OTIFI läbivaatamiskomitee õigusaktiga muudetakse COTIFI ja mõnda selle lisa, on asjakohane see pärast vastuvõtmist avaldada *Euroopa Liidu Teatajas*.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel OTIFi läbivaatamiskomitee 26. istungjärgul rahvusvahelise raudteeveo konventsioonis (COTIF) ja selle lisades tehtavate 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 „COTIF”), kooskõlas nõukogu otsusega 2013/103/EL⁵.
- (2) COTIFi kohaldavad kõik liikmesriigid, välja arvatud Küpros ja Malta.
- (3) COTIFi artikli 13 lõike 1 punkti c kohaselt asutatud läbivaatamiskomitee 26. istungjärgul, mis toimub 27. veebruarist kuni 1. märtsini 2018, kavatakse teha otsus teatavate muudatuste kohta COTIFis ja selle teatavates lisades, täpsemalt lisas E (taristu kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitleva lepingu ühtsed eeskirjad – CUI), lisas F (ühtsed eeskirjad tehniliste standardite kehtestamiseks ja ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmiseks raudteematerjali suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks rahvusvahelises liikluses – APTU) ja lisas G (ühtsed eeskirjad tehnilise kasutusloa väljaandmiseks raudteematerjalile, mida kasutatakse rahvusvahelises liikluses – ATMF).
- (4) Sellel istungjärgul peaks läbivaatamiskomitee tegema ka otsuse rongide ohutut käitamist rahvusvahelises liikluses käsitleva uue lisa H vastuvõtmise kohta.
- (5) OTIFi läbivaatamiskomitee kodukorra muudatuste eesmärk on ajakohastada teatavaid sätteid tulenevalt sellest, et 2011. aastal ühines liit COTIFiga, eelkõige sätteid, millega reguleeritakse piirkondlike organisatsioonide hääleõigust ja määratakse kindlaks kvoorum.
- (6) COTIFi muudatuste eesmärk on parandada ja lihtsustada konventsiooni läbivaatamise menetlust, et tagada COTIFi 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

⁵ Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevadude 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). Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevadude Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta COTIFiga, edaspidi („leping”) on lisatud nõukogu otsusele.

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 ühtsete 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 ühtsus, seda eelkõige pärast liidu neljanda raudteepaketi vastuvõtmist 2016. aastal.
- (9) Uue lisaga H kavatakse suurendada koostalitlust ka väljaspool Euroopa 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 strateegiliste eesmärkidega ja seega peaks liit neid toetama. Mõnda muudatust on vaja liidus rohkem arutada ja need tuleks läbivaatamiskomitee 26. istungjärgul tagasi lükata,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Käesoleva otsuse lisas on esitatud seisukoht, mis võetakse liidu nimel 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) loodud läbivaatamiskomitee 26. istungjärgul.
2. Käesoleva otsuse lisas osutatud dokumentide väiksemates muudatustes võivad liidu esindajad kokku leppida läbivaatamiskomitees ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 2

OTIFI läbivaatamiskomitee otsus avaldatakse pärast selle vastuvõtmist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*