



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 8. helmikuuta 2018
(OR. en)

6034/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

EHDOTUS

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

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 63 final.

Liite: COM(2018) 63 final

Bryssel 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksessa unionin puolesta otettavasta kannasta tiettyihin muutoksiin kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF) ja sen liitteisiin.

OTIF kehittää kansainvälisen rautatieliikenteen yhdenmukaisia oikeudellisia järjestelmiä kolmella pääasiallisella toiminnan alalla; tekninen yhteentoimivuus, vaaralliset aineet ja rautatiealan sopimusoikeus.

OTIFin pääsihteeri on kutsunut COTIF-yleissopimuksen uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksen koolle Berniin Sveitsiin 27. helmikuuta – 1. maaliskuuta 2018.

Esityslistan asioihin liittyvät asiakirjat ovat saatavilla OTIFin verkkosivustolla: http://otif.org/en/?page_id=126

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (COTIF)

COTIF-yleissopimus on OTIFin perustamisasiakirja. Sillä hallinnoidaan järjestön johtamista, tavoitteita ja tehtäviä sekä suhteita jäsenvaltioihin ja järjestön toimintaa yleisesti. COTIF-yleissopimuksen osapuolina on 46 maata, joihin kuuluu myös 26 EU:n jäsenvaltiota eli kaikki lukuun ottamatta Kyprosta ja Maltaa.

COTIF-yleissopimuksessa on kaksi osaa: varsinainen sopimus ja seitsemän liitettä, joissa vahvistetaan yhtenäinen rautatielainsäädäntö eli tekniset ja toiminnalliset vaatimukset sekä mallisopimukset matkustajien ja tavaroiden kuljettamiselle:

Liite A	Sopimus matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta	CIV
Liite B	Sopimus tavarankansainvälisestä rautatiekuljetuksesta	CIM
Liite C	Vaarallisten aineiden kansainvälinen rautatiekuljetus	RID
Liite D	Sopimus vaunujen käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä	CUV
Liite E	Sopimus infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä	CUI
Liite F	Kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistaminen ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksyminen	APTU
Liite G	Kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston tekninen hyväksyminen	ATMF

2.2. Euroopan unionin ja Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) välinen sopimus

Neuvosto antoi 16. kesäkuuta 2011 neuvoston päätöksen 2013/103/EU Euroopan unionin liittymistä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, koskevan Euroopan unionin ja Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön välisen sopimuksen allekirjoittamisesta ja tekemisestä¹. Sopimus tuli voimaan 1. heinäkuuta 2011. Unioni on sopimuksen osapuoli samoin kuin kaikki sen jäsenvaltiot Kyprosta ja Maltaa lukuun ottamatta. Neuvoston päätöksessä 2013/103/EU täsmennetään, että komissio edustaa unionia OTIFin kokouksissa. Lisäksi päätökseen sisältyy unionin julistus toimivallan käytöstä (Liite I) sekä neuvoston, jäsenvaltioiden ja komission sisäiset järjestelyt OTIFin menettelyissä (Liite III).

2.3. OTIFin uudelleentarkastelukomitea

Uudelleentarkastelukomitealla on toimivalta tehdä päätöksiä muutoksista COTIF-yleissopimukseen ja sen liitteisiin CIV, CIM, CUV ja CUI sekä eräissä tapauksissa liitteisiin APTU ja ATMF. Tietyissä tapauksissa uudelleentarkastelukomitea voi hyväksyä muutoksia itse tai toimittaa tehdyt muutokset jäsenvaltioiden hyväksyttäväksi yleiskokouksessa.

Uudelleentarkastelukomitea kokoontui viimeksi 25. kokoukseensa 25. ja 26. kesäkuuta 2014.

Unioni ja/tai sen jäsenvaltiot osallistuvat tähän prosessiin OTIFin menettelyjen, uudelleentarkastelukomitean työjärjestyksen sekä unionin liittymisestä COTIF-yleissopimukseen tehdyn sopimuksen mukaisesti.

Uudelleentarkastelukomitea on päätösvaltainen, kun enemmistö OTIFin jäsenvaltioista, joilla on oikeus äänestää, ovat edustettuina äänestysketkellä. COTIF-yleissopimuksen 13 artiklan 3 kohdassa kuitenkin määrätään, ettei niillä OTIFin jäsenvaltioilla, jotka ovat antaneet julistuksen yhden tai useamman liitteen soveltamatta jättämisestä, ole oikeutta äänestää muutoksista, jotka koskevat kyseistä liitettä. OTIFin sihteeristö lähetti 19. tammikuuta 2018 uudelleentarkastelukomitean 26. kokousta varten kokousasiakirjan INF.2, jonka perusteella todettiin, että kaikki 26 EU:n jäsenvaltiota, jotka ovat COTIF-yleissopimuksen osapuolia, soveltavat kaikkia sen liitteitä.

2.4. Unionin toimivalta ja äänioikeus uudelleentarkastelukomiteassa

EU:n ja OTIFin välisen sopimuksen 6 artiklan mukaan

”1. Kun päätetään asioista, joissa unionilla on yksinomainen toimivalta, unioni käyttää yleissopimuksen mukaista jäsenvaltioidensa äänioikeutta.

2. Kun päätetään asioista, joissa unionilla on jäsenvaltioidensa kanssa jaettu toimivalta, joko unioni tai sen jäsenvaltiot äänestävät.

3. Jollei yleissopimuksen 26 artiklan 7 §:stä muuta johdu, unionilla on äänimäärä, joka vastaa niiden unionin jäsenvaltioiden äänimäärää, jotka ovat myös yleissopimuksen osapuolia. Kun unioni äänestää, sen jäsenvaltiot eivät äänestä.”

Olisi unionin ja sen jäsenvaltioiden edun mukaista, että unioni käyttää äänivaltaa kaikissa äänestettävissä asioissa, joihin on esitetty unionin kanta. Tätä pitäisi soveltaa yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvien asioiden lisäksi myös jaettuun toimivaltaan kuuluvissa asioissa, jos sopimus mahdollistaa valitsemisen jäsenvaltioiden ja unionin äänestämisen välillä [sopimuksen 6 artiklan 2 kohta].

¹ Neuvoston päätös 2013/103/EU, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2011 (EUVL L 51, 23.2.2013, s. 1).

Käytännössä tämä tarkoittaa, että jos unionin toimivaltaan kuuluvassa asiassa on vahvistettu unionin kanta, unionin edustajalla on 26 ääntä, päätösvalta toteutuu ja unionin kanta voittaa. Äänestäminen ei vaatisi yksittäisten jäsenvaltioiden edustajien osallistumista kokoukseen.

2.5. Ilmoittaminen OTIFin pääsihteerille

Seuraavassa taulukossa esitetään yhteenveto unionin toimivallasta ja suunnitellusta äänioikeusedustuksesta:

Asiakohta	Unionin toimivalta	Äänioikeusedustus
2 – Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan valitseminen	Jaettu	Jäsenvaltiot
3 – Esityslistan hyväksyminen	Jaettu ja yksinomainen	Unioni
4 – Työjärjestyksen muuttaminen	Jaettu ja yksinomainen	Unioni
5 – COTIF- yleissopimuksen osittainen tarkistaminen	Jaettu	Unioni
6 – CIM-sääntöjen osittainen tarkistaminen (raportti)	Yksinomainen	Unioni (jos asiasta äänestetään)
7 – CUI-sääntöjen osittainen tarkistaminen	Jaettu	Unioni
8 – Uusi liite H	Yksinomainen	Unioni
9 – ATMF-sääntöjen osittainen tarkistaminen	Yksinomainen	Unioni
10 – APTU-sääntöjen osittainen tarkistaminen	Yksinomainen	Unioni
11 – Tarve yhdenmukaistaa pääsyedellytyksiä (keskustelu)	Jaettu	Ei sovelleta
12 – Muut asiat (oikeudellisten asiantuntijoiden työryhmän perustaminen)	Jaettu	Jäsenvaltiot
13 – CUV-sääntöjen osittainen tarkistaminen	Jaettu	Unioni

EU:n ja OTIFin sopimuksen 6 artiklan 4 kohdan mukaan unionin, jota edustaa komissio, olisi ilmoitettava OTIFille ennen kokousta, mitkä uudelleentarkastelukomitean esityslistan asiakohdat ovat sellaisia, jotka kuuluvat unionin (yksinomaiseen tai jaettuun) toimivaltaan ja joissa unioni käyttää äänioikeutta. Komission olisi kirjoitettava tästä asiasta OTIFin pääsihteerille.

3. OTIFIN UDELLEENTARKASTELUKOMITEAN 26. KOKOUKSESSA OTETTAVA KANTA

Tässä jaksossa tarkastellaan lisätietoja vaativia kysymyksiä. Ehdotetun päätöksen liitteessä käsitellään kutakin esityslistan asiakohtaa ja erityisesti tilannetta toimivallan osalta sekä otettavaa kantaa.

3.1. ASIA 4 - Uudelleentarkastelukomitean työjärjestyksen muuttaminen

Merkitseminen

Uudelleentarkastelukomitean työjärjestyksen nykyinen versio on ajalta ennen unionin liittymistä COTIF-yleissopimukseen, minkä vuoksi eräät määräykset ovat vanhentuneet, ja ne on tarpeen saattaa ajan tasalle. Erityisesti on syytä muuttaa unionin äänioikeutta ja

päätösvaltaisuuden toteamista koskevia määräyksiä (4, 20 ja 21 artikla), jotta voidaan noudattaa COTIF-yleissopimuksen 38 artiklaa sekä EU:n ja OTIFin välistä sopimusta. Uudelleentarkastelukomitean työjärjestyksen muutosehdotukset esitetään asiakirjan LAW-17125-CR 26/4 liitteessä, jossa käsitellään myös tiettyjä komitean kieli- ja työjärjestelyjä koskevia kysymyksiä (1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 ja 26 artikla). Nämä muut menettelykysymyksiä koskevat muutosehdotukset vaikuttavat asianmukaisilta, koska niiden tavoitteena on parantaa komitean hallintoa.

Toimivalta ja äänioikeuden käyttö

Uudelleentarkastelukomitean työjärjestyksen ehdotetut muutokset ovat asia, joka kuuluu unionin toimivaltaan, sillä niillä ilmoitetaan unionin toimivallan käytöstä OTIFissa. Joillakin muutoksista on suora yhteys unionin liittymiseen COTIF-yleissopimukseen. Siinäkin määrin kuin on kyse jaetusta toimivallasta jäsenvaltioiden kanssa, unionin olisi käytettävä äänioikeuttaan tässä tapauksessa, jotta voidaan varmistaa, että kaikki 26 ääntä ovat edustettuina äänestyksessä.

Kanta

Kaikkia OTIFin sihteeristön tässä asiakohdassa esittämiä muutosluonnoksia olisi kannatettava.

3.2. ASIA 5 - Perustana olevan yleissopimuksen osittainen tarkistaminen

Merkityksellisyys

Asiakirjassa LAW-17126 CR 26/5 esitetyn ehdotuksen tavoitteena on parantaa ja helpottaa COTIF-yleissopimuksen tarkistusmenettelyjä yleissopimuksen ja sen liitteiden muutosten johdonmukaisen ja nopean täytäntöönpanon edistämiseksi ja jotta voidaan ehkäistä nykyisen hitaan tarkistusprosessin haitallisia vaikutuksia, joihin sisältyy sisäisen epäyhdenmukaisuuden riski uudelleentarkastelukomitean ja yleiskokouksen hyväksymien muutosten välillä samoin kuin ulkoisen epäyhdenmukaisuuden riski erityisesti suhteessa unionin lainsäädäntöön.

OTIFin sihteeristön toimittamassa asiakirjassa muistutetaan viimeksi kuluneiden kahden vuoden aikana tehdystä työstä ja käydyistä neuvotteluista nykyisen oikeudellisen kehyksen osalta ja tarpeesta/mahdollisuudesta muuttaa COTIF-yleissopimuksen tarkistusmenettelyä, sopimuksen nykyisen tarkistusmenettelyn monimutkaisuudesta ja haitallisista vaikutuksista sekä kansainvälisestä oikeudesta ja käytännöistä, jotka koskevat perussopimuksen muuttamista kansainvälisissä organisaatioissa.

Tuloksena kaikesta tästä on yksi suositus, joka koskee yleissopimuksen 34 artiklan muuttamista siten, että vahvistetaan periaatteessa kiinteä määräaika (36 kuukautta) liitteisiin tehtävien yleiskokouksen hyväksymien muutosten voimaantulolle. Muutosluonnokseen sisältyy myös joustolauseke, jolla määräaikaa voidaan jatkaa tapauskohtaisesti: *"Yleiskokous voi 14 artiklan 6 §:ssä määrättyllä enemmistöllä, jota sovelletaan päätettäessä muutosehdotuksista yleissopimukseen, tehdä päätöksen muutosten voimaantulon lykkäämisestä."*

OTIFin sihteeristön suositus vastasi asiaa käsittelevässä työryhmässä vallitsevaa näkemystä. Katsottiin, että OTIFin jäsenten pitäisi pystyä panemaan hyväksytyt muutokset täytäntöön, myös parlamentaarisilla menettelyillä, kolmen vuoden kuluessa, mikä vastaa myös tavanomaista aikaa yleiskokouksen kokoontumisten välillä. Ehdotusta pidetään tasapainoisena, joustavana ja tarpeellisena OTIFin tehokkaan toiminnan ja kehittämisen kannalta.

Toimivalta ja äänioikeuden käyttö

Ehdotetulla COTIF-yleissopimuksen osittaisella tarkistamisella on merkitystä unionille sen käyttäessä toimivaltaansa OTIFissa. Se kuuluu unionin toimivaltaan. Siinäkin määrin kuin on kyse jaetusta toimivallasta jäsenvaltioiden kanssa, unionin olisi käytettävä äänioikeuttaan tässä tapauksessa, jotta voidaan varmistaa, että kaikki 26 ääntä ovat edustettuina äänestyksessä.

Kanta

COTIF-yleissopimuksen 34 artiklan muuttamista koskevaa ehdotusta olisi kannatettava.

3.3. ASIA 6 - Liitteen B (CIM) osittainen tarkistaminen – OTIFin pääsihteerin raportti

Merkityksellisyys

Raportilla tiedotetaan uudelleentarkastelukomitealle edistymisestä CIM-sääntöjen tarkistamisen valmistelussa. Erityisesti kiinnitetään huomiota sähköisestä rahtikirjasta annettaviin määräyksiin. CIM-sääntöjä käsittelevä työryhmä on sopinut, että periaate, joka koskee toiminnallista vastaavuutta² paperilomakkeella tapahtuvan tietojen rekisteröinnin kanssa (CIM-sääntöjen nykyinen 6 artiklan 9 §), on ennakoedellytys kaikkien niiden toimintojen osalta, jotka nykyisin suoritetaan paperisella rahtikirjalla. Tätä periaatetta on kuitenkin sovellettu eri tavoin, ja siitä on sen vuoksi voinut johtua eroja kansallisissa lainsäädännöissä. Lisäksi sillä ei ole kyetty ratkaisemaan kaikkia ongelmia, erityisesti sähköisen allekirjoituksen osalta.

Pääsihteeri raportoi uudelleentarkastelukomitean 26. kokoukselle tärkeimmistä kehityssuunnista viimeksi kuluneiden kahden vuoden aikana. Näitä ovat: CIT:n raportti kuljetusasiakirjojen digitoinnista rautateillä sekä raportin päätelmät, nykyinen työ digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevällä foorumilla (DTLF), kehitys tullialalla sekä mahdolliset vaikutukset CIM-rahtikirjaan passitusasiakirjana.

Raportissa painotetaan tarvetta löytää rautatieliikenteen kauttakulkuun yksinkertainen digitaalinen ratkaisu ja toimiva yhteys kuljetusasiakirjoihin. OTIFin sihteeristö katsoo, että tätä varten on määriteltävä rajapinnat, joita on tarpeen kehittää alan digitaalisten ratkaisujen kanssa.

Tässä tarkoituksessa pääsihteeri aikoo sisällyttää vuonna 2018 mahdollisesti perustettavan oikeudellisten asiantuntijoiden työryhmän työohjelmaan seuraavat kaksi painopistettä:

- tulli- ja liikennemääräysten välisten rajapintojen tarkastelu, jotta voidaan varmistaa kansainvälisten rautatiekuljetusten tehokkuus erityisesti tavaraliikenteen alalla;
- kansainvälisen liikenteen ja erityisesti kuljetusasiakirjojen digitoinnin tarkastelu.

Toimivalta, kannan esittäminen ja mahdollinen äänioikeuden käyttö

Kuten edellä on esitetty, rautateiden kuljetusasiakirjojen digitointi vaikuttaa unionin lainsäädännön eräisiin osa-alueisiin ja erityisesti tullilainsäädäntöön. Sen vuoksi unionilla on

² Toiminnallisen vastaavuuden periaate sisältää kriteerit, joiden mukaisesti sähköistä viestintää voidaan pitää paperiviestintää vastaavana. Erityisesti se käsittää erityisvaatimukset, jotka sähköisen viestinnän on täytettävä, jotta sitä voidaan käyttää samoihin tarkoituksiin ja toimintoihin, joita tavoitellaan perinteisellä paperiasiakirjoihin perustuvalla viestinnällä – esimerkiksi ”kirjallisesti”, ”alkuperäinen”, ”allekirjoitettu” ja ”tallennus”.

tässä asiassa yksinomainen toimivalta. Unionin olisi otettava kanta tähän tapaukseen sekä käytettävä äänioikeutta, jos asiasta äänestetään.

Kanta

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

3.4. ASIA 7 – CUI-sääntöjen (Liite E) osittainen tarkistaminen

Merkityksellisyys

Asia koskee yhtenäisiä säännöksiä sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä (CUI-säännöt).

Ehdotetut muutokset koskevat 1 artiklaa (Soveltamisala), 3 artiklaa (Käsitteiden määrittely), 8 artiklaa (Infrastruktuurihallinnon vastuu), 9 artiklaa (Kuljettajan vastuu), ja CUI-sääntöjen 3, 5, 5 a, 7 ja 10 artiklaan esitetään toimituksellisia muutoksia. Lisäksi ehdotetaan selitysmuistion mukauttamista CUI-sääntöihin tehtäviin muutoksiin.

Tärkeimmän sisällöllisen muutoksen tarkoituksena on selkiyttää CUI-sääntöjen soveltamisalaa lisäämällä 3 a artiklaan määritelmä *”kansainvälinen rautatieliikenne”*, jolla tarkoitetaan *”liikennettä, joka edellyttää kansainvälisen junareitin tai useiden peräkkäisten, vähintään kahdessa valtiossa sijaitsevien asianomaisten infrastruktuurihallintojen koordinoimien kansallisten junareittien käyttöä”*, ja muuttamalla 1 artiklaa (Soveltamisala) vastaavasti; yhteys CIV- ja CIM-sääntöihin säilytetään.

Tavoitteena on varmistaa, että CUI-sääntöjä sovelletaan järjestelmällisemmin siihen, mihin ne on tarkoitettu eli kansainväliseen rautatieliikenteeseen. CUI-sääntöjen soveltamisalan nykyinen määrittely on 1990-luvun alusta, jolloin Euroopan unionissa erotettiin rautatieinfrastruktuurin käyttö rautatieliikennepalvelujen tarjoamisesta. Tuolloin OTIF katsoi, että nämä kaksi sääntelyalaa olivat yhteydessä toisiinsa ja että oli erityisen tärkeää vahvistaa yhtenäinen oikeudellinen kehys (yksityisoikeudellinen sopimusoikeus) liikenteenharjoittajan/rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijan väliselle takautumisoikeudelle COTIF-sopimuksen puitteissa. Tässä yhteydessä näytti tuohon aikaan loogiselta yhdistää uuden liitteen E (jolla hallinnoidaan infrastruktuurin käyttöä koskevia sopimuksia) soveltamisala liikenteen harjoittamiseen CIV- ja CIM-kuljetussopimusten mukaisesti. Tästä oli tuloksena se, että CUI-sääntöjä sovelletaan *”kaikkiin sopimuksiin, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin käyttöä yhtenäisten oikeussäännösten CIV ja yhtenäisten oikeussäännösten CIM mukaisten kansainvälisten rautatiekuljetusten suorittamiseen”* (CUI-sääntöjen 1 artikla).

Tämän katsottiin yleisesti tarkoittavan sitä, että rautatieyrityksen ja sen asiakkaiden välinen suhde määrittää rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan välillä sovellettavan lainsäädännön (kotimaisen kuljetussopimuksen tapauksessa kansallinen lainsäädäntö ja kansainvälisen kuljetussopimuksen tapauksessa CUI). Keskeistä oli tarkastella sitä, riittääkö CUI-sääntöjen soveltamiseen se, että junassa on vähintään yksi matkustaja, jolla on CIV-lippu, tai vähintään yksi lähetys, jolla on CIM-rahtikirja, riippumatta siitä, sisältyykö junan reittiin yksi tai useampia osuuksia pelkästään kotimaan liikenteessä, sekä ottaen myös huomioon, että CUI-sääntöjen vastuuperiaatteet ovat rajoittavampia kuin eräissä kotimaisissa säännöissä ja että unionin lainsäädännön mukaan infrastruktuurikapasiteetti myönnetään kansallisella tasolla.

Ongelma johtuu seuraavista: 1) yhden ainoan kuljetussopimuksen toteuttamiseksi liikenteenharjoittajan ei välttämättä tarvitse tehdä yhtä sopimusta rautatieinfrastruktuurin käytöstä; 2) on vaikea tehdä selvää eroa sen välille, käytetäänkö rautatieinfrastruktuuria kansalliseen vai kansainväliseen liikenteeseen, erityisesti jos reittiin sisältyy osuus kahden jäsenvaltion välillä yhdistettynä yhteen tai useampaan osuuteen, jotka liikennöidään ainoastaan kotimaisella reitillä.

OTIFin sihteeristö perusti vuonna 2014 COTIF-yleissopimuksen jäsenvaltioiden, Euroopan komission ja toimialan edustajista koostuvan työryhmän käsittelemään tätä asiaa.

Uudelleentarkastelukomitealle ehdotettu muutosluonnos vastaa 10. joulukuuta 2014, 8. heinäkuuta 2015, 24. marraskuuta 2015 ja 31. toukokuuta 2016 kokoontuneen tätä tarkoitusta varten perustetun työryhmän työhön perustuvaa työskentelystä johdettua kompromissiesitystä. Komissionkin osallistuminen vaikutti lopputulokseen, joka COTIF-yleissopimuksen soveltamisalaa ja tavoitteita noudattaen vahvistaa CUI-sääntöjen soveltamisen ainoastaan kansainvälisessä rautatieliikenteessä uuden määritelmän mukaisesti.

Kansainvälisen rautatieliikenteen komitea CIT vastasi OTIFin sihteeristön ehdotukseen kannanotolla LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, jossa käsiteltiin eräitä huolenaiheita, joista edellä mainitun työryhmän kokouksissa oli jo keskusteltu. CIT katsoi, että kun on kyse liikenteenharjoittajan takautumisoikeudesta suhteessa infrastruktuurin haltijaan, kansainvälistä liikennettä edeltävää kotimaista osuutta ei pitäisi sulkea CUI-sääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle vaan sen olisi sisällyttävä siihen. CIT ehdottaa sihteeristön esittämän tekstiluonnoksen muuttamista 3 artiklan osalta seuraavasti (poisto – yliviivaus; lisäys – alleviivaus): *”aa) kansainvälisellä rautatieliikenteellä” liikennettä, joka edellyttää sellaisen kansainvälisen junareitin ~~tai~~ käyttöä, joka muodostuu useista peräkkäisistä ~~useiden peräkkäisten~~, vähintään kahdessa valtiossa sijaitsevien sijaitsevista asianomaisten infrastruktuurihallintojen koordinoimien kansallisten junareittien käyttöä koordinoimista kansallisista junareiteistä tai yhdestä junareitistä, jota käytetään kansainväliseen rautatiekuljetukseen CIV- ja CIM-sääntöjen mukaisesti.”*

CIT:n ehdotuksen tavoitteena on laajentaa CUI-sääntöjen soveltaminen kattamaan myös kotimaiset junareitit silloin, kun ne on yhdistetty kansainväliseen reittiin. Perusteluna esitetään, että *”kansallisen lainsäädännön soveltaminen rautatieyrityksen takautumisoikeuteen suhteessa infrastruktuurin haltijaan on ongelmallista avoimuuden ja oikeusvarmuuden kannalta, sillä eri maiden yleisen kansallisen (sopimus)oikeuden välillä on hienovaraisia eroja todistustaakan jakautumisen tai omaisuudelle aiheutuvien välillisten vahinkojen tai menetysten osalta.”*

Komissio katsoo, että tämä ehdotus ei paranna OTIFin sihteeristön esittämää ehdotusluonnosta eikä noudata sitä peruseriaatetta, että CUI-sääntöjä ei ole tarkoitettu sovellettaviksi kotimaisiin junareitteihin, jos on periaatteessa aiheutta soveltaa kansallista oikeutta.

OTIFin sihteeristön 8 artiklaan (Infrastruktuurihallinnon vastuu) ehdottaman muutoksen osalta komissio toteaa, että se on lähinnä toimituksellinen eikä vaikuta säännöksen soveltamisalaan tai sisältöön. Myös 9 artiklaan sekä 3, 5, 5 a, 7 ja 10 artiklaan ehdotetut muutokset ovat pelkästään toimituksellisia.

Menettelytapakysymykset

Kuten OTIFin sihteeristön asiakirjassa LAW-17126 CR 26/7.2 todetaan, uudelleentarkastelukomitea ei välttämättä ole toimivaltainen päättämään kaikista muutosehdotuksista, sillä jotkin niistä voivat kuulua kokonaan tai osittain yleiskokouksen

toimivaltaan. Sihteeristö ehdottaa, että uudelleentarkastelukomitea hyväksyisi muutosehdotukset ja kaikki CUI-sääntöjen muutokset annetaan yleiskokouksen päätettäväksi.

Toimivalta ja äänioikeuden käyttö

Liitteen E yhtenäiset säännökset liittyvät yksityiseen sopimusoikeuteen infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Ehdotetut muutokset eivät näyttäisi vaikuttavan voimassa olevien unionin sääntöjen soveltamisalaan tai muuttavan sitä. Sen vuoksi unionilla on tässä asiassa jaettu toimivalta jäsenvaltioiden kanssa. Unionilla on yhtä monta ääntä kuin sillä on jäsenvaltioita, jotka ovat COTIF-yleissopimuksen sopimuspuolia. Jotta voidaan varmistaa, että kaikki 26 ääntä ovat edustettuina äänestyksessä, ehdotetaan, että unioni käyttää äänioikeuttaan jäsenvaltioiden puolesta.

Kanta

Olisi kannatettava pääsihteerin ehdotuksia muutoksiksi, jotka koskevat CUI-sääntöjen seuraavia kohtia: 1 artiklan 1, 2 ja 3 § (uusi alakohta aa) ja 3 §:ssä muutokset alakohtiin b, c ja g, 5 artiklan 1 §, 5 a artiklan 1 ja 2 §, 7 artiklan 2 §, 8 artiklan 1 ja 2 §, 9 artiklan 1 § ja 10 artiklan 3 §.

Olisi pyydettävä OTIFin sihteeristöä toimittamaan kaikki CUI-sääntöjen muutokset yleiskokouksen päätettäväksi.

3.5. ASIA 8 – Uusi liite H, joka koskee junien turvallista liikennöintiä kansainvälisessä liikenteessä

Merkityksellisyys

OTIFin pääsihteeri ehdotti yleiskokouksessa vuonna 2015, että COTIF-yleissopimuksen yhteyteen luotaisiin oikeusperusta yhteentoimivuuden tukemiseksi Euroopan unionin ulkopuolella. Luonnoksessa uudeksi liitteeksi H esitetään määräyksiä, joilla hallinnoidaan junien turvallista liikennöintiä kansainvälisessä liikenteessä. Ajatuksena on, että valtioiden viranomaiset myöntäisivät rautatieyrityksille yhdenmukaistetuin perustein turvallisuustodistuksia, joilla todistetaan yrityksen olevan kykenevä liikennöimään junia turvallisesti asianomaisessa valtiossa. Tekstiluonnos perustuu suoraan unionin säännöstöön ja merkitsee askelta kohti yhteisiä säännöksiä rautatieyrityksille ja infrastruktuurin haltijoille asetettavista vaatimuksista, joiden tarkoituksena on varmistaa junien turvallinen liikennöinti unionissa ja sen ulkopuolella. Jos tietyt huomautukset otetaan huomioon, COTIF-yleissopimuksen uuden liitteen H tekstiluonnos on kaikilta osin uuden turvallisuudirektiivin (EU) 2016/798 säännösten ja kyseiseen direktiiviin liittyvän johdetun oikeuden mukainen.

Toimivalta ja äänioikeuden käyttö

Unioni on hyväksynyt huomattavan määrän oikeudellisia välineitä yhteentoimivuuden ja turvallisuuden alalla, myös vuonna 2016 hyväksytyn neljännen rautatiepaketin yhteydessä. COTIF-yleissopimuksen uuden liitteen H ehdotettu hyväksyminen vaikuttaa rautatieturvallisuudirektiivin (EU) 2016/798 (uudelleenlaadittu) soveltamisalaan. Näin olleen unionin toimivalta on yksinomainen, ja sen vuoksi unionin olisi käytettävä äänioikeutta.

Kanta

Unionin olisi äänestettävä uuden liitteen H (Asiak. LAW-17131-CR26/8.1) ehdotetun tekstin puolesta seuraavin muutoksin (poisto – yliviihaus; lisäys – alleviivaus):

- 2 artiklan b alakohta Korvataan ilmaisu ”todistuksen myöntävä viranomainen” ilmaisulla ”turvallisuustodistuksen myöntävä viranomainen”. Korvaus olisi tehtävä

kaikkialla tekstissä. Saksaksi: *"Sicherheitsbescheinigungsbehörde"* termin *"Zertifizierungsbehörde"* sijasta. Ranskaksi: *"autorité de certification de sécurité"* termin *"autorité de certification"* sijasta.

Ehdotuksen tarkoituksena on varmistaa yhdenmukaisuus EU:n säännösten terminologian kanssa sekä itse liitteen H sisällä (5 artiklassa viitataan *"turvallisuuustodistuksen myöntämiseen"*). Tämä parannus on suositeltava, mutta ei vaatimus esityksen puolesta äänestämislle.

- 4 artiklan 1 kohta: Lisätään virke *"6 artiklan 1 kohdassa mainitut turvallisuuustodistuksen myöntävä viranomainen ja valvontaviranomainen voivat olla kaksi erillistä yksikköä tai kuulua samaan organisaatioon."*

Tämän ehdotuksen tavoitteena on selventää, että kumpikin institutionaalinen järjestely on sallittu, sekä välttää se, että jäsenvaltiot, joissa kansallinen turvallisuusviranomainen hoitaa kumpaakin tehtävää, joutuisivat perustamaan kaksi erillistä yksikköä.

- 6 artiklan 1 kohta: Lisätään virke *"4 artiklan 1 kohdassa mainitut valvontaviranomainen ja turvallisuuustodistuksen myöntävä viranomainen voivat olla kaksi erillistä yksikköä tai kuulua samaan organisaatioon."*

Tämän ehdotuksen tavoitteena on selventää, että kumpikin institutionaalinen järjestely on sallittu, sekä välttää se, että jäsenvaltiot, joissa kansallinen turvallisuusviranomainen hoitaa kumpaakin tehtävää, joutuisivat perustamaan kaksi erillistä yksikköä.

- 8 artiklan 3 kohdan b alakohda: Muutetaan teksti seuraavasti: *"Turvallisuudenhallintajärjestelmän vaatimuksia koskevat menettelyt ja yhteinen turvallisuusmenetelmä, joita todistuksia myöntävät viranomaiset soveltavat antaessaan turvallisuuustodistuksia, mukaan lukien tarvittavat yhteydet riskinarvioinnin yhteiseen turvallisuusmenetelmään ja muuhun asiaa koskevaan lainsäädäntöön."*

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

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

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

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

- 2 artiklan f alakohdassa toimituksellinen parannus, jolla yhdenmukaistetaan tekstiä unionin käyttämän terminologian kanssa (saksankielinen toisinto): *"„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus LinienStrecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals "*.
- 7 artiklan 4 kohdassa toimituksellinen parannus (saksankielinen toisinto): *"Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren."*

Ehdotetut muutokset COTIF-yleissopimuksen 2, 6, 20, 33 ja 35 artiklaan (Asiak. LAW-17131-CR26/8.2) ovat tarpeen uuden liitteen H sisällyttämiseksi sopimukseen. Unionin olisi äänestettävä ehdotetun tekstin puolesta ja kannatettava sitä, että pääsihteeriiä pyydetään toimittamaan ehdotetut muutokset yleiskokouksen päätettäväksi.

3.6. ASIA 9 – ATMF-sääntöjen (Liite G) osittainen tarkistaminen

Merkityksellisyys

Kansainvälisen rautatieliikenteen kannalta on tärkeää yhdenmukaistaa unionin lainsäädännön ja COTIF-yleissopimuksen sovellettavat säännökset. ATMF-säännöt ovat yhteensopivia Euroopan unionin yhteentoimivuusdirektiivin 2008/57/EY ja turvallisuusdirektiivin 2009/49/EY asiaa koskevien säännösten kanssa. Neljännen rautatiepaketin hyväksymisen yhteydessä unioni muutti monia alan säännöksiä sekä ilmoitti muutoksista OTIFin teknisten kysymysten asiantuntijakomissiolle ja sen pysyvälle työryhmälle. OTIFin sihteeristö ja työryhmä ovat laatineet komission tekemän analyysin pohjalta ATMF-sääntöihin muutoksia, joiden tarkoitus on varmistaa jatkuva yhdenmukaistaminen unionin lainsäädännön kanssa.

ATMF-sääntöjen 2, 3 a, 5, 6, 7, 10, 10 b, 11 ja 13 artiklan muutokset ovat tarpeen, jotta voidaan yhdenmukaistaa terminologiaa EU:n uusiin säännöksiin sekä ottaa huomioon eräät menettelytapojen muutokset EU:ssa ja erityisesti se, että EU:n rautatievirastolle tulee toimivalta antaa kalustoyksikköjen lupia. Ehdotetut muutokset eivät koske ATMF:n perusajatusta.

Toimivalta ja äänioikeuden käyttö

Unioni on hyväksynyt huomattavan määrän oikeudellisia välineitä yhteentoimivuuden ja turvallisuuden alalla, myös vuonna 2016 hyväksytyn neljännen rautatiepaketin yhteydessä. Käsillä olevassa tapauksessa tekstiluonnos koskee muutoksia ATMF-sääntöihin, joita sovelletaan kalustoyksikköjen lupiin. Säännökset kuuluvat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annetun direktiivin (EU) 2016/797 (uudelleenlaadittu) soveltamisalaan. Asia kuuluu näin ollen unionin (yksinomaiseen) toimivaltaan, ja sen vuoksi unionin olisi käytettävä äänioikeutta.

Kanta

Asiakirjassa LAW-17133-CR26/9 esitetty muutoslunnokset perustuvat unionin ehdotukseen ja – jos alla olevat huomautukset otetaan huomioon – ovat kaikilta osin uuden yhteentoimivuusdirektiivin (EU) 2016/797 asiaa koskevien säännösten ja kyseiseen direktiiviin liittyvän johdetun oikeuden mukaiset.

Unionin olisi kannatettava ehdotettuja muutoksia seuraavin muutoksin: (poisto – yliviivaus; lisäys – alleviivaus):

- Muutetaan 7 artiklan 1 §:n a alakohdan teksti seuraavasti:

"Kalustoyksikköjen on oltava niiden yhtenäisten teknisten määräysten mukaisia, joita sovelletaan hyväksymistä, uudistamista tai uusimista koskevan hakemuksen ajankohtana näiden yhtenäisten säännösten mukaisesti ja ottaen huomioon siirtymästrategian APTU-liitteen 8 artiklan 2 §:n a alakohdassa ja 8 artiklan 4 §:n f alakohdassa tarkoitettujen yhtenäisten teknisten määräysten soveltamiseksi sekä mahdollisuudet ATMF-liitteen 7 a artiklassa määrättyihin poikkeuksiin; tätä vaatimustenmukaisuutta on pidettävä yllä koko sen ajan, jonka kalustoyksikkö on käytössä."

"Teknisten kysymysten asiantuntijakomission on tutkittava, onko tarvetta laatia näille yhtenäisille säännöksille liite, joka tarjoaisi hakijoille jo ennen hyväksymistä, uudistamista tai uusimista koskevan hakemuksen jättämistä paremman oikeusvarmuuden siitä, mitä vaatimuksia on sovellettava."

Oikeusvarmuus on ratkaisevan tärkeää EU:n toimialalle. Ehdotuksen tavoitteena on parantaa oikeusvarmuutta, myös ottamalla käyttöön (EU:n) esiselvityksen käsite. Sillä tarkoitetaan vapaaehtoista prosessia, jossa luvan myöntävä yksikkö antaa hakijan ennen hakemusta toimittamien tietojen perusteella lausunnon, johon sisältyy hakemukseen sovellettavan YTE:n version ja sovellettavien kansallisten sääntöjen määrittäminen (rajoittamatta sellaisia oikeudellisten vaatimusten muutoksia, jotka mitätöisivät lausunnon). Ehdotuksen tarkoituksena on antaa teknisten kysymysten asiantuntijakomission tehtäväksi harkita tällaisten säännösten sisällyttämistä COTIF-yleissopimukseen.

- Muutetaan 2 artiklan w alakohdan määritelmä ja käytetään termiä "kalustoyksikkö" johdonmukaisesti kaikkialla tekstissä (koskee kaikkia kieliä):

Määritelmän tulisi kuulua: "kalustoyksiköllä" raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä." Tämä määritelmä on yhdenmukainen yhteentoimivuusdirektiivin (EU) 2016/797 2 artiklan 3 kohdassa olevan määritelmän kanssa. Olisi käytettävä kaikkialla tekstissä termiä "kalustoyksikkö" tai "kalustoyksiköt" eikä termiä "rautatiekulkuneuvo", joka esiintyy joissakin kohdissa.

- 5 artiklassa toimituksellinen parannus (saksankielinen toisinto): Korvataan "Notifikation" ilmaisulla "Notifizierung" kohdassa "*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...] und myöhemmin "Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden."*
- 10 artiklassa toimituksellinen parannus (saksankielinen toisinto): Korvataan ilmaisu "Verzeichnis" ilmaisulla "Dossier" kohdassa "*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden."* ja myöhemmin "*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen."*
- 13 artiklan 1 kohdan a alakohdassa toimituksellinen parannus (englannin- ja saksankieliset toisinnot): Korvataan lyhenne CTE komitean koko nimellä kohdassa "*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;" ja "mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;"*.
- Lisätään 14 artikla seuraavasti: "*14 artikla - Liitteet ja suositukset*
1 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomission on päätettävä, hyväksytäänkö liite tai määräys sen muuttamisesta yleissopimuksen 16 ja 20 artiklan ja 33 artiklan 6 §:n mukaisesti. Päätökset tulevat voimaan yleissopimuksen 35 artiklan 3 ja 4 §:n mukaisesti.
2 § Hakemuksen liitteen tai sitä muuttavan määräyksen hyväksymiseksi voi tehdä: a) sopimusvaltio; a) ATMF-liitteen 2 artiklan x alakohdassa määritelty alueellinen järjestö; a) sellaisen kansainvälisen järjestön edustaja, jonka jäsenten kannalta liite on niiden toimintaan liittyvistä turvallisuus- ja taloussyistä välttämätön.
3 § Edellä 2 §:ssä tarkoitettujen hakemusten pohjalta laadittavien liitteiden valmistelusta vastaa teknisten kysymysten asiantuntijakomissio asiaankuuluvien työryhmien ja pääsihteerin avustuksella.
4 § Teknisten kysymysten asiantuntijakomissio voi suosittaa menetelmiä ja käytäntöjä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknistä hyväksymistä."
Tämä artikla on tarpeen, jossa voidaan määrätä, miten teknisten kysymysten asiantuntijakomissio voi suorittaa tehtävän, joka sille annetaan 7 artiklan 1 a kohtaan lisättävällä virkkeellä. Se on sama kuin uudessa liitteessä H oleva 8 artikla.

3.7. ASIA 10 – APTU-sääntöjen (Liite F) osittainen tarkistaminen

Merkityksellisyys

Kansainvälisen rautatieliikenteen kannalta on tärkeää yhdenmukaistaa unionin lainsäädännön ja COTIF-yleissopimuksen sovellettavat säännökset. ATMF-säännöt – erityisesti yhtenäisten teknisten määräysten sisältö ja niiden vastaavuus suhteessa Euroopan unionin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin (YTE) – ovat yhteensopivia Euroopan unionin yhteentoimivuusdirektiivin 2008/57/EY säännösten kanssa. Neljännen rautatiepaketin ja erityisesti uudelleenlaaditun direktiivin (EU) 2016/797 hyväksymisen yhteydessä unioni muutti monia alan säännöksiä sekä ilmoitti muutoksista OTIFin teknisten kysymysten

asiantuntijakomissiolle ja sen pysyville työryhmälle. OTIFin sihteeristö ja työryhmä ovat laatineet Euroopan komission tekemän analyysin pohjalta APTU-sääntöihin muutoksia, joiden tarkoitus on varmistaa jatkuva yhdenmukaistaminen unionin lainsäädännön kanssa. Muutokset koskevat APTU-sääntöjen 8 artiklaa ja koostuvat kahden jakson lisäämisestä EU:n YTE:iä vastaaviin yhtenäisiin teknisiin määräyksiin. Nämä muutokset ovat tarpeen, jotta voidaan varmistaa Euroopan unionin YTE:ien ja COTIF-yleissopimuksen yhtenäisten teknisten määräysten vastaavuus tulevaisuudessa. Ehdotetut muutokset eivät koske APTU:n perusajatusta.

Toimivalta ja äänioikeuden käyttö

Unioni on hyväksynyt huomattavan määrän oikeudellisia välineitä yhteentoimivuuden ja turvallisuuden alalla, myös vuonna 2016 hyväksytyn neljännen rautatiepaketin yhteydessä. Käsillä olevassa tapauksessa tekstiluonnos koskee muutoksia APTU-sääntöihin, joita sovelletaan kalustoyksikköjen teknisiin eritelmiin. Säännökset kuuluvat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annetun direktiivin (EU) 2016/797 (uudelleenlaadittu) soveltamisalaan. Asia kuuluu näin ollen unionin yksinomaiseen toimivaltaan, ja sen vuoksi unionin olisi käytettävä äänioikeutta.

Kanta

Asiakirjassa LAW-17133-CR26/10 esitetyt muutosluonnokset perustuvat unionin ehdotukseen ja ovat kaikilta osin uuden yhteentoimivuusdirektiivin (EU) 2016/797 säännösten ja kyseiseen direktiiviin liittyvän johdetun oikeuden mukaiset.

Unionin olisi kannatettava muutoksia COTIF-yleissopimuksen liitteessä F olevaan 8 artiklaan ja asiaan liittyvän selitysmuistion muutosten hyväksymistä.

3.8. ASIA 13 – CUV-sääntöjen osittainen tarkistaminen (Sveitsin ehdotus)

Merkityksellisyys

Sveitsi toimitti 13. marraskuuta 2017 asiakirjan LAW-17144-CR 26/13 ja ehdotuksen CUV-sääntöjen 7 artiklan 1 kohdan muuttamiseksi. Kyseinen kohta koskee kalustoyksikön haltijan ja kalustoyksikön käyttäjän (rautatieyritysten) vastuuta kalustoyksikön aiheuttamista vahingoista, jotka johtuvat viasta kalustoyksikössä.

OTIFin sihteeristö julkaisi 18. joulukuuta 2017 ulkopuolisen oikeudellisen asiantuntijalausannon Sveitsin ehdotuksesta (Asiak. LAW-17156-CR26/13 Add.1). Lisäksi OTIFin sihteeristö julkaisi 19. tammikuuta 2018 asiakirjan LAW-18001-CR26/13 Add.2, jossa tarkasteltiin CUV-sääntöjen 7 artiklan muuttamista koskevia ehdotuksia. Viimeksi mainitussa esitetään yhteenveto aiemmista keskusteluista, joita tästä asiasta on käyty OTIFin asiaa käsittelevässä työryhmässä, ja muistutetaan, että ehdotusta päätökseksi ei tehty viimeisimmässä yleiskokouksessa syyskuussa 2015.

Sveitsin ehdotus toimitetaan uudelleentarkastelukomitealle tutkittavaksi ja mahdollisesti toimitettavaksi seuraavalle yleiskokoukselle päätöksen tekemistä varten. Ehdotuksessa lisätään uusi vaatimus esittää näyttöä siitä, että kalustoyksikön haltija on vastuussa vian aiheuttamista vahingoista. Jos sopimuspuolet soveltavat CUV-sääntöjen nykyistä 7 artiklaa, kalustoyksikön haltija on sen mukaan vastuussa vahingoista vain, jos voidaan osoittaa, että kalustoyksiköstä aiheutuva vahinko johtuu hänen syystään. Muutosehdotus näyttäisi lisäävän toisen vaatimuksen, jonka mukaan kalustoyksikön haltijan on todistettava, että hän ei ole vastuussa vahingon aiheuttaneesta viasta.

On huomattava, että CUV-sääntöjen nykyisen 7 artiklan 2 kohdan mukaan ”*sopimuspuolet voivat tehdä 1 §:stä poikkeavia sopimuksia*”.

Tämän nojalla alan yritykset neuvottelivat vuosina 2013–2016 sopimuksen, jonka hyväksyi 600 rautatieyritystä ja joka mahdollistaa tarvittavat muutokset yleiseen sopimukseen vaunujen käytöstä (GCU-sopimus)³ vaunujen omistajien vastuun selkiyttämiseksi. Allekirjoitetulla sopimuksella lisättiin GCU-sopimukseen uusi artikla (27), joka koskee vastuuperiaatetta vaunusta aiheutuneen vahingon tapauksessa, jotta voidaan saavuttaa parempi tasapaino ja selkiyttää vaunusta aiheutuneen vahingon kysymystä koko alan kannalta. Siinä otetaan erityisesti käyttöön ”*tuottamusolettama*”, joka mahdollistaa vastuun syntymisen kalustoyksikön haltijalle, jos tämä on laiminlyönyt huoltovelvollisuutensa. Tätä muutosta on sovellettu 1. tammikuuta 2017 alkaen.

GCU-sopimuksen 27 artiklan kuuluu nykyisin seuraavasti: ”*27 artikla: Vastuuperiaate*

27.1 Vaunun haltija tai aikaisempi käyttäjä, johon tätä sopimusta sovelletaan, on vastuussa vaunun aiheuttamasta vahingosta, jos sen voidaan osoittaa olevan hänen syytään. Vaunun haltijan katsotaan olevan syyllinen, jos hän ei ole noudattanut asianmukaisesti 7 artiklasta johtuvia velvollisuuksiaan, paitsi jos tämä velvollisuuksien noudattamatta jättäminen ei aiheuttanut vahinkoa tai osaltaan vaikuttanut siihen.

27.2 Vastuussa olevan osapuolen on korvattava käyttäjänä olevalle rautatieyritykselle kolmannen osapuolen vaateet, jos käyttäjänä oleva rautatieyritys ei ole syyllinen.

27.3 Jos käyttäjänä oleva rautatieyritys on osittain vastuussa, kumpikin osapuoli vastaa korvauksesta suhteessa osuuteensa vastuusta.

27.4 Jos vahingosta on kokonaan tai osittain vastuussa kolmas osapuoli, sopimuksen osapuolet vaativat korvausta vahingosta ensi sijassa kyseiseltä kolmannelta osapuolelta. Varsinkin sen, joka on allekirjoittanut sopimuksen kolmannen osapuolen kanssa, on osoitettava vaade ensisijaisesti kyseiselle kolmannelle osapuolelle.

27.5 Haltijaa voidaan pyynnöstä vaatia antamaan todiste vastuuvakuutuksestaan sovellettavien lakien mukaisesti.”

Suurin osa unionissa toimivista vaunujen haltijoista ja rautatieyrityksistä soveltaa nykyisin GCU-sopimusta CUV-sääntöjen nykyisen 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Näin ollen Sveitsin ehdotus on tarpeeton, koska alan yritysten välisillä sopimuksilla määritellään selvästi kalustoyksikön haltijan ja rautatieyritysten vastuut, jos kalustoyksiköstä aiheutuu vahinkoa kauppasopimuksen puitteissa. Ei ole syytä epäillä, etteikö tällä sopimuksella pystyttäisi saavuttamaan riittävä tasapaino eri osapuolten etujen välillä. Sveitsin ehdotukseen ei myöskään sisälly riittäviä perusteluja ehdotetuille muutoksille.

Toimivalta ja äänioikeuden käyttö

Liitteen D yhtenäiset säännökset liittyvät yksityiseen sopimusoikeuteen kalustoyksikköjen käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Ehdotetut muutokset, jotka koskevat

³ Yleinen sopimus vaunujen käytöstä (GCU-sopimus) muodostaa vaunujen käytön monenkeskiset sopimuspuitteet, jotka perustuvat CUV-sääntöihin (COTIF-yleissopimuksen liite D) ja täydentävät niitä. Se sisältää kaikki asiaankuuluvat rautatieyritysten ja vaunujen haltijoiden vaunujen käyttöä koskevat keskinäiset oikeudet ja velvollisuudet, ja sen ansiosta osapuolten ei tarvitse tehdä lukuisia kahdenvälisiä sopimuksia. Näin ollen sopimus turvaa vaunujen yhteentoimivuuden Euroopan vapautetuilla rautatiemarkkinoilla. Sitä voidaan tarvittaessa täydentää joustavasti muilla sopimusjärjestelyillä. GCU-sopimukseen ei sisälly kaupallisia ehtoja.

kalustoyksikön aiheuttamien menetysten tai vahinkojen korvausvastuuta, eivät vaikuta unionin nykyisten sääntöjen soveltamisalaan tai muuta sitä. Sen vuoksi unionilla on tässä asiassa jaettu toimivalta jäsenvaltioiden kanssa.

Unionilla on yhtä monta ääntä kuin sillä on jäsenvaltioita, jotka ovat COTIF-yleissopimuksen sopimuspuolia. Jotta voidaan varmistaa, että kaikki 26 ääntä ovat edustettuina äänestyksessä, ehdotetaan, että unioni käyttää äänioikeuttaan jäsenvaltioiden puolesta.

Kanta

Unionin olisi vastustettava harkittavana olevaa Sveitsin ehdotusta CUV-sääntöjen 7 artiklan muuttamisesta.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

Ilmaisu *’säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia’* kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka *”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätäjä antaa”*⁴.

OTIFin uudelleentarkastelukomitea on sopimuksella perustettu elin; se on perustettu kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevalla yleissopimuksella (COTIF).

Päätös, joka OTIFin uudelleentarkastelukomitean on määrä hyväksyä, on säädös, jolla on oikeusvaikutuksia. Suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin säännösten sisältöön rautatieliikenteen alalla.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

4.2. Aineellinen oikeusperusta

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Suunniteltu säädös koskee rautatieliikennettä.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 91 artikla.

4.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 91 artikla yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

⁴ Asia C-399/12 Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

5. SUUNNITELLUN SÄÄDÖKSEN JULKAISEMINEN

Koska OTIFin uudelleentarkastelukomitean säädöksellä muutetaan COTIF-yleissopimusta ja eräitä sen liitteistä, on aiheellista julkaista se hyväksymisen jälkeen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS**OTIFin uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksessa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta tiettyihin kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF) ja sen liitteisiin tehtäviin muutoksiin****EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka**

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Unioni on liittynyt 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen, sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, jäljempänä 'COTIF-yleissopimus', neuvoston päätöksen 2013/103/EU⁵ mukaisesti.
- (2) Kaikki jäsenvaltiot Kyprosta ja Maltaa lukuun ottamatta soveltavat COTIF-yleissopimusta.
- (3) COTIF-yleissopimuksen 13 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti perustetun uudelleentarkastelukomitean on määrä päättää 27 päivästä helmikuuta 1 päivään maaliskuuta 2018 pidettävässä 26. kokouksessaan tietyistä muutoksista, jotka on tarkoitus tehdä COTIF-yleissopimukseen ja eräisiin sen liitteisiin. Muutokset koskevat liitteitä E (Yhtenäiset säännökset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä – CUI), F (Yhtenäiset säännökset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä – APTU) ja G (Yhtenäiset oikeussäännökset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä – ATMF).
- (4) Kyseisessä uudelleentarkastelukomitean kokouksessa on myös määrä päättää junien turvallista liikennöintiä kansainvälisessä liikenteessä koskevan uuden liitteen H hyväksymisestä.
- (5) OTIFin uudelleentarkastelukomitean työjärjestyksen muutosten tarkoituksena on saattaa unionin vuonna 2011 tapahtuneen COTIF-yleissopimukseen liittymisen jälkeen

⁵ Neuvoston päätös 2013/103/EU, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2011, Euroopan unionin liittymistä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, koskevan Euroopan unionin ja Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön välisen sopimuksen allekirjoittamisesta ja tekemisestä (EUVL L 51, 23.2.2013, s. 1). Euroopan unionin ja Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön välisen sopimuksen (OTIF), jäljempänä 'sopimus', teksti on liitetty neuvoston päätökseen.

ajan tasalle eräät määräykset. Tämä koskee erityisesti määräyksiä, jotka koskevat alueellisen järjestön äänioikeutta ja päätösvaltaisuutta.

- (6) COTIF-yleissopimuksen muutosten tavoitteena on parantaa ja helpottaa yleissopimuksen tarkistusmenettelyjä COTIF-yleissopimuksen ja sen liitteiden muutosten johdonmukaisen ja nopean täytäntöönpanon edistämiseksi ja jotta voidaan ehkäistä nykyisen hitaan tarkistusprosessin haitallisia vaikutuksia, joihin sisältyy sisäisen epäyhdenmukaisuuden riski uudelleentarkastelukomitean ja yleiskokouksen hyväksymien muutosten välillä samoin kuin ulkoisen epäyhdenmukaisuuden riski erityisesti suhteessa unionin lainsäädäntöön.
- (7) Liitteen E (CUI) muutosten tavoitteena on selkiyttää CUI-sääntöjen soveltamisalaa, jotta voidaan turvata kyseisten sääntöjen järjestelmällisempi soveltaminen siihen, mihin ne on tarkoitettu eli kansainväliseen rautatieliikenteeseen, kuten tavaraliikennekäytäviin tai kansainvälisen henkilöliikenteen juniin.
- (8) Liitteiden F (APTU) ja G (ATMF) muutosten tavoitteena on OTIFin ja unionin sääntöjen yhdenmukaistaminen erityisesti unionin hyväksyttyä neljännen rautatiepaketin vuonna 2016.
- (9) Uuden liitteen H tarkoituksena on parantaa yhteentoimivuutta myös Euroopan unionin ulkopuolella. Tätä varten yhdenmukaistetaan niitä perusteita, joiden mukaisesti viranomaiset myöntävät rautatieyrityksille turvallisuustodistuksia osoitukseksi siitä, että yritys kykenee käyttämään junia turvallisesti tietyssä valtiossa.
- (10) Useimmat ehdotetuista muutoksista ovat unionin lainsäädännön ja strategisten tavoitteiden mukaisia, ja unionin olisi siksi kannatettava niitä. Joistakin muutoksista on vielä tarpeen käydä lisäkeskusteluja unionissa, ja ne olisi sen vuoksi jätettävä hyväksymättä uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksessa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Tämän päätöksen liitteessä esitetään unionin puolesta otettava kanta 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyllä kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevalla yleissopimuksella, sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, perustetun uudelleentarkastelukomitean 26. kokouksessa.
2. Unionin edustajat uudelleentarkastelukomiteassa voivat sopia tämän päätöksen liitteessä tarkoitettuihin asiakirjoihin tehtävistä vähäisistä muutoksista ilman neuvoston uutta päätöstä.

2 artikla

Kun OTIFin uudelleentarkastelukomitean päätös on annettu, se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*