

Bruxelles, 8. veljače 2018.
(OR. en)

6034/18

**Međuinstitucijski predmet:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

PRIJEDLOG

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	8. veljače 2018.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2018) 63 final
Predmet:	Prijedlog ODLUKE VIJEĆA o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti na 26. sjednici Odbora za reviziju OTIF-a u pogledu određenih izmjena Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) i njezinih dodataka

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2018) 63 final.

Priloženo: COM(2018) 63 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 7.2.2018.
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

**o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti na 26. sjednici Odbora za reviziju
OTIF-a u pogledu određenih izmjena Konvencije o međunarodnom željezničkom
prijevozu (COTIF) i njezinih dodataka**

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

U prijedlogu je riječ o utvrđivanju stajališta koje u ime Europske unije treba zauzeti na 26. sjednici Odbora za reviziju Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) u pogledu određenih izmjena Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) i njezinih dodataka.

OTIF izrađuje jedinstvene pravne režime za međunarodni željeznički prijevoz u tri velika područja aktivnosti: tehničkoj interoperabilnosti, opasnim tvarima i ugovornim pravima u željezničkom prijevozu.

Glavni tajnik OTIF-a sazvao je 26. sjednicu Odbora za reviziju COTIF-a 99 koja će se održati u Bernu u Švicarskoj od 27. veljače do 1. ožujka 2018.

Dokumenti povezani s točkama dnevnog reda dostupni su na internetskim stranicama OTIF-a: http://otif.org/en/?page_id=126

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF)

COTIF je utemeljujući pravni akt OTIF-a. U njemu se propisuje način rada Organizacije, njezine ciljeve, nadležnost, odnose s državama članicama i općenito aktivnosti. Trenutačno je 46 zemalja stranaka COTIF-a, među kojima je 26 država članica EU-a, tj. sve osim Cipra i Malte.

COTIF se sastoji od dva dijela: same Konvencije i njezinih sedam dodataka kojima se uspostavljaju jedinstveni propisi za željeznicu, tj. tehnički funkcionalni zahtjevi i predlošci ugovora za prijevoz putnika i robe:

Dodatak A	Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika	CIV
Dodatak B	Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe	CIM
Dodatak C	Međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom	RID
Dodatak D	Ugovor o korištenju vozila u međunarodnom željezničkom prometu	CUV
Dodatak E	Ugovor o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu	CUI
Dodatak F	Vrednovanje tehničkih standarda i donošenje jedinstvenih tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prometu	APTU
Dodatak G	Tehničko odobrenje za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu	ATMF

2.2. Sporazum između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF)

Vijeće je 16. lipnja 2011. donijelo Odluku Vijeća 2013/103/EU o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilniusa od 3. lipnja 1999.¹. Taj je Sporazum stupio na snagu 1. srpnja 2007. Unija je stranka sporazuma, kao i sve države članice osim Cipra i Malte. U Odluci Vijeća 2013/103/EU utvrđeno je da Komisija zastupa Uniju na sastancima OTIF-a. U Odluci se također nalazi Izjava Europske unije o ostvarivanju nadležnosti (Prilog I.) te se u Odluci uzimaju u obzir interni aranžmani Vijeća, država članica i Komisija u postupcima u okviru OTIF-a (Prilog III.).

2.3. Odbor za reviziju OTIF-a

Odbor za reviziju nadležan je za donošenje odluka o izmjeni jedinstvenih pravila iz COTIF-a, CIV-a, CIM-a, CUV-a i CUI-ja te u određenim slučajevima APTU-a i ATMF-a. U određenim propisanim slučajevima Odbor za reviziju može sam odobravati izmjene ili podnijeti donesene izmjene na odobrenje državama članicama na Općoj skupštini.

Zadnji sastanak Odbora za revizije, 25., održan je 25. i 26. lipnja 2014.

Unija i/ili njezine države članice sudjeluju u tom procesu u skladu s proceduralnim aranžmanima u okviru OTIF-a, poslovnika Odbora za reviziju i odredaba Sporazuma o pristupanju Unije COTIF-u.

Odbor za reviziju ima kvorum ako je u trenutku glasanja prisutna većina država članica OTIF-a s pravom glasa. Međutim, u članku 13. stavku 3. COTIF-a propisano je da države članice OTIF-a koje su dale izjavu o neprimjenjivanju jednog ili više dodataka nemaju pravo glasa u pogledu izmjena tog dodatka. Na temelju dokumenta INF.2 za 26. sjednicu Odbora za reviziju, koji je Tajništvo OTIF-a poslalo dionicima 19. siječnja 2018., utvrđeno je da svih 26 država članica koje su stranke COTIF-a primjenjuje sve dodatke.

2.4. Nadležnost Unije i prava glasa u Odboru za reviziju

Na temelju članka 6. Sporazuma EU-a i OTIF-a

„1. Za odluke o pitanjima u kojima Unija ima isključivu nadležnost, Unija ostvaruje prava glasa svojih država članica na temelju Konvencije.

2. Za odluke o pitanjima u kojima Unija dijeli nadležnost sa svojim državama članicama, glasuju ili Unija ili njezine države članice.

3. Podložno članku 26. stavku 7. Konvencije, Unija ima broj glasova koji je jednak broju glasova njezinih država članica koje su također i stranke Konvencije. Kada Unija glasuje, njezine države članice ne glasuju.”

U interesu je Unije i njezinih država članica da Unija ostvari svoja prava glasa za sve točke o kojima se glasa za koje je predloženo stajalište Unije. To bi se trebalo primjenjivati ne samo u slučajevima isključive nadležnosti nego i u slučajevima dijeljene nadležnosti u kojima se na temelju Sporazuma može birati između glasanja država članica i glasanja Unije (članak 6. stavak 2. Sporazuma).

¹ Odluka Vijeća 2013/103/EU od 16. lipnja 2011., SL L 51, 23.2.2013., str. 1.

U praksi to znači da će za pitanja u kojima Unija ima isključivu nadležnost i za koja je stajalište Unije utvrđeno predstavnik Unije predstavljati 26 glasova, čime će automatski postojati kvorum te će stajalište Unije biti prihvaćeno. Ti će glasovi biti iskorišteni neovisno o predstavnicima pojedinačnih država članica prisutnima na sastanku.

2.5. Obavijest glavnom tajniku OTIF-a

U sljedećoj je tablici sažetak područja u nadležnosti Unije i predviđena kontrola prava glasa:

Točka dnevnog reda	Nadležnost Unije	Kontrola prava glasa
2. – Biranje predsjednika i potpredsjednika	dijeljena	države članice
3. – Donošenje dnevnog reda	dijeljena i isključiva	Unija
4. – Izmjena poslovnika	dijeljena i isključiva	Unija
5. – Djelomična revizija COTIF-a	dijeljena	Unija
6. – Djelomična revizija Jedinstvenih pravila za CIM (izvješće)	isključiva	Unija (ako se bude glasalo o ovoj točki)
7. – Djelomična revizija Jedinstvenih pravila za CUI	dijeljena	Unija
8. – Novi Dodatak H	isključiva	Unija
9. – Djelomična revizija Jedinstvenih pravila za ATMF	isključiva	Unija
10. – Djelomična revizija Jedinstvenih pravila za APTU	isključiva	Unija
11. – Potreba za usklađivanjem uvjeta za pristup (rasprava)	dijeljena	nije primjenjivo
12. – Razno (osnivanje radne skupine pravnih stručnjaka)	dijeljena	države članice
13. – Djelomična revizija Jedinstvenih pravila za CUV	dijeljena	Unija

U skladu s člankom 6. stavkom 4. Sporazuma EU-a i OTIF-a Unija bi, koju predstavlja Komisija, trebala prije sastanka obavijestiti OTIF o točkama dnevnog reda Odbora za reviziju koje su u nadležnosti Unije (isključivoj ili dijeljenoj) i za koje će Unija ostvariti svoja prava glasa. Komisija bi u tu svrhu trebala poslati dopis glavnom tajniku OTIF-a.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI NA 26. SJEDNICI ODBORA ZA REVIZIJU OTIF-A

U ovom se odjeljku detaljno opisuju točke koje treba dodatno objasniti. U prilogu predložene odluke razmatra se svaka točka dnevnog reda te se posebno ističu pitanje nadležnosti i stajališta koja treba zauzeti.

3.1. 4. TOČKA – Izmjena poslovnika Odbora za reviziju

Relevantnost

Trenutačna verzija poslovnika Odbora za reviziju prethodi pristupanju Unije COTIF-u. Stoga su neke odredbe zastarjele pa ih treba ažurirati. Konkretno, odredbe o pravima glasa Unije i postizanju kvoruma (članci 4., 20. i 21.) moraju se izmijeniti kako bi bile u skladu s člankom 38. COTIF-a i Sporazumom EU-a i OTIF-a. Prijedlozi izmjena poslovnika Odbora za reviziju

utvrđeni su u prilogu dokumenta LAW-17125-CR 26/4, kojim se namjerava i riješiti određena pitanja povezana s upotrebom jezika i radnim aranžmanima Odbora za reviziju (članci 1., 3., 7., 8., 9., 10., 11., 15., 25. i 26.). Nacrti tih drugih izmjena čine se primjereni jer je njihov cilj poboljšati administrativno upravljanje u Odboru.

Nadležnost i ostvarivanje prava glasa

Predložene su izmjene pravilnika Odbora za reviziju pitanje u nadležnosti Unije jer se njima obavješćuje o tome da će Unija ostvariti svoju nadležnost u OTIF-u. Neke su od izmjena izravno povezane s pristupanjem Unije COTIF-u. Čak i kad se nadležnost dijeli s državama članicama, Unija bi uvijek trebala ostvariti prava glasa kako bi osigurala da u glasanju bude zastupljeno 26 glasova.

Stajalište

Trebalo bi podržati sve nacрте izmjena koje je za ovu točku dnevnog reda predložilo Tajništvo OTIF-a.

3.2. 5. TOČKA – Djelomična revizija temeljne Konvencije

Relevantnost

Cilj je prijedloga, kako je utvrđen u dokumentu LAW-17126-CR 26/5, poboljšavanje i olakšavanje postupka za reviziju COTIF-a s obzirom na dosljednu i brzu provedbu izmjena COTIF-a i njegovih dodataka te radi sprečavanja negativnih posljedica trenutačno dugog postupka revizije, među kojima su opasnost od unutarne nedosljednosti između izmjena koje donese Odbor za reviziju i izmjena koje donese Opća skupština te od vanjske nedosljednosti, osobito neusklađenosti sa zakonodavstvom Unije.

U dokumentu koji je dostavilo Tajništvo OTIF-a daje se sažetak rada i savjetovanja koji su tijekom zadnje dvije godine obavljani s obzirom na trenutačni pravni okvir i potrebu/mogućnosti izmjene postupka za reviziju COTIF-a, na kompleksnosti i negativne učinke trenutačnog postupka za reviziju COTIF-a te na međunarodno pravo i praksu u pogledu donošenja izmjena ugovora u kontekstu međunarodnih organizacija.

Rezultat je procesa jedna glavna preporuka: izmijeniti članak 34. Konvencije kako bi se propisalo načelo da izmjene dodataka koje donese Opća skupština stupe na snagu u utvrđenom roku (36 mjeseci). Nacrt izmjene sadržava i odredbu o fleksibilnosti kako bi se omogućilo produljenje tog roka u pojedinačnim slučajevima: „*Opća skupština može, većinom propisanom u članku 14. stavku 6. za donošenje odluka o prijedlozima za izmjenu Konvencije, odlučiti odgoditi stupanje na snagu izmjena.*”

U preporuci Tajništva OTIF-a prevladava stajalište relevantne radne skupine koja je radila na ovom pitanju, a to je da bi članovi OTIF-a trebali biti sposobni prenijeti donesene izmjene, među ostalim parlamentarnim postupcima, u roku od tri godine – što odgovara uobičajenom razdoblju između okupljanja Opće skupštine. Prijedlog se čini uravnoteženim, fleksibilnim, proporcionalnim i nužnim za učinkovito funkcioniranje i razvoj OTIF-a.

Nadležnost i ostvarivanje prava glasa

Predložena djelomična revizija COTIF-a relevantna je za ostvarivanje nadležnosti Unije u OTIF-u. Ta je revizija u nadležnosti Unije. Čak i kad se nadležnost dijeli s državama članicama, Unija bi uvijek trebala ostvariti prava glasa kako bi osigurala da u glasanju bude zastupljeno 26 glasova.

Stajalište

Trebalo bi podržati prijedlog za izmjenu članka 34. COTIF-a.

3.3. 6. TOČKA – Djelomična revizija Dodatka B (Jedinstvena pravila za CIM) – Izvješće glavnog tajnika OTIF-a

Relevantnost

Izvješćem se obavješćuje Odbor za reviziju o ostvarenom napretku priprema za reviziju Jedinstvenih pravila za CIM s posebnim naglaskom na odredbama koje treba uvesti u pogledu elektroničkog tovarnog lista. Radna skupina za Jedinstvena pravila za CIM složila se da je načelo funkcionalne ekvivalentnosti² unosa podataka s papirnatim obrascima preduvjet (trenutačni članak 6. stavak 9. Jedinstvenih pravila za CIM) za sve funkcije za koje trenutačno služi papirnatu tovarni list. Međutim, to se načelo različito primjenjuje i stoga je ponekad uzrok razlika među nacionalnim zakonodavstvima. Uz to, primjenom tog načela nisu riješena sva pitanja, osobito kad je riječ o elektroničkom potpisu.

Glavno tajništvo izvješćuje članove 26. sjednice Odbora za reviziju o glavnim promjenama u zadnje dvije godine, konkretno o: izvješću CIT-a o digitalizaciji prijevoznih isprava u željezničkom prijevozu i zaključcima izvješća, trenutačnom radu foruma za digitalni prijevoz i logistiku (DTLF), promjenama u carinskom sektoru te mogućem utjecaju na CIM tovarni list kao proвозne isprave.

U izvješću se ističe da treba raditi na rješenju za jednostavan digitalni željeznički provoz koje će imati učinkovito sučelje s prijevoznim ispravama. Tajništvo OTIF-a smatra da će to zahtijevati izradu sučelja s digitalnim rješenjima u sektoru.

U tom cilju glavni tajnik namjerava uvrstiti dvije prioritetne stavke u radni program radne skupine pravnih stručnjaka koja bi se mogla osnovati 2018.:

- ocjenjivanje sučelja između carinskih i prijevoznih propisa kako bi se osigurao učinkovit međunarodni željeznički promet, osobito u području prijevoza tereta;
- ocjenjivanje digitalizacije u međunarodnom prijevozu, osobito u području prijevoznih isprava.

Nadležnost, izražavanje stajališta i moguće ostvarivanje prava glasa

Kao što je navedeno u prethodnom odjeljku, digitalizacija željezničkih prijevoznih isprava utječe na neka područja u zakonodavstvu Unije, osobito na carinske propise. Stoga je za ovo pitanje nadležnost Unije isključiva. Unija treba izraziti stajalište o ovom pitanju te, ako se organizira glasanje, ostvariti svoja prava glasa.

² Načelo funkcionalne ekvivalentnosti utvrđuje kriterije prema kojima se elektroničke obavijesti mogu smatrati ekvivalentnima papirnatim obavijestima. Konkretno, to načelo utvrđuje specifične zahtjeve koje elektroničke obavijesti moraju ispuniti kako bi ispunile istu svrhu i imale istu funkciju koje se pokušavaju postići u tradicionalnim sustavima na temelju papira – na primjer „pisano”, „originalno”, „potpisano” i „zabilježeno”.

Stajalište

Predloženo je sljedeće stajalište: primiti na znanje izvješće, iznijeti informacije o relevantnim tekućim aktivnostima i kretanjima, potaknuti dodatan rad na ocjenjivanju sučelja između carinskih i prijevoznih propisa te poduprijeti osnivanje radne skupine pravnih stručnjaka ili uspostavljanje alternativnih koordinacijskih aranžmana s postojećim tijelima OTIF-a u pogledu carinskih pitanja i digitalizacije prijevoznih isprava za teret.

3.4. 7. TOČKA – Djelomična revizija Jedinstvenih pravila za CUI (Dodatak E)

Relevantnost

U ovoj je točki dnevnog reda riječ o Jedinstvenim pravilima za ugovor o korištenju infrastrukture (Jedinstvena pravila za CUI).

Predložene se izmjene odnose na članak 1. (Područje primjene), članak 3. (Definicije), članak 8. (Odgovornost upravitelja), članak 9. (Odgovornost prijevoznika) te redakcijske izmjene članka 3., 5., 5.a, 7. i 10. Jedinstvenih pravila za CUI. Predlaže se i prilagođavanje izvješća s obrazloženjem kako bi ono sadržavalo izmjene Jedinstvenih pravila za CUI koje se namjerava donijeti.

Cilj je glavne bitne izmjene pojasniti područje primjene Jedinstvenih pravila za CUI tako što će se u članak 3. unijeti definicija „*međunarodnog željezničkog prometa*” sa značenjem „*promet koji zahtijeva upotrebu međunarodne trase vlaka ili upotrebu nekoliko uzastopnih nacionalnih trasa vlaka koje su smještene u najmanje dvije države i koje koordiniraju nadležni upravitelji infrastrukture*” te tako što će se u skladu s tim izmijeniti članak 1. (Područje primjene) uz zadržavanje povezanosti s Jedinstvenim pravilima za CIV i CIM.

Cilj je osigurati da se Jedinstvena pravila za CUI sustavnije primjenjuju za svoju namjenu, tj. međunarodni željeznički promet. Naime, trenutačna definicija područja primjene potječe iz 1990-ih, tj. samog početka Jedinstvenih pravila za CUI, kad je Europska unija uvela koncept razdvajanja rada željezničke infrastrukture od pružanja željezničkih usluga. Tada je OTIF primijetio da su ta dva područja, koja je trebalo regulirati, povezana te da je posebno važno uspostaviti jedinstven pravni režim (privatno ugovorno pravo) kako bi se omogućilo pravo na pritužbu u odnosima prijevoznika / željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture na temelju COTIF-a. U tom se kontekstu tad činilo logičnim da se područje primjene novog Dodatka E, kojim su se uređivali ugovori za korištenje infrastrukture, poveže s izvođenjem prijevoznih operacija u skladu s CIV i CIM ugovorima o prijevozu. Posljedica je toga da se Jedinstvena pravila za CUI primjenjuju na „*svaki ugovor o korištenju infrastrukture za potrebe međunarodnog željezničkog prijevoza u značenju Jedinstvenih pravila za CIV i Jedinstvenih pravila za CIM*” (članak 1. Jedinstvenih pravila za CUI).

To se općenito tumačilo kao da se na temelju odnosa željezničkog prijevoznika i njegovih korisnika određuje koje se pravo primjenjuje na odnos željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture (nacionalno pravo za nacionalne ugovore o prijevozu, Jedinstvena pravila za CUI za međunarodne ugovore o prijevozu). Ključno je pitanje bilo razmotriti je li za primjenu Jedinstvenih pravila za CUI bilo dovoljno da vlak prevozi barem jednog putnika s CIV kartom ili barem jednu CIM pošiljku, neovisno o tome što trasa vlaka uključuje jednu dionicu ili nekoliko dionica samo u nacionalnom prometu – ujedno uzimajući u obzir da su načela odgovornosti u CUI-ju ograničenija u odnosu na nacionalna i da se na temelju prava Unije infrastrukturni kapacitet dodjeljuje na nacionalnoj razini.

Problem nastaje: (1) jer prijevoznik, da bi ispunio jedan ugovor o prijevozu, ne mora nužno sklopiti jedan ugovor o korištenju željezničke infrastrukture; (2) jer je teško jasno razlikovati

korištenje željezničke infrastrukture za nacionalni prijevoz i za međunarodni prijevoz, osobito ako trasa sadržava dionicu između dvije države članice u kombinaciji s jednom dionicom ili nekoliko dionica samo u nacionalnom prometu.

Tajništvo OTIF-a osnovalo je 2014. tematsku radnu skupinu, sastavljenu od predstavnika država članica COTIF-a, Europske komisije i dionika iz industrije.

Nacrt izmjene, kako je predložen Odboru za reviziju, odgovara kompromisnom tekstu koji je sastavila *ad hoc* radna skupina, koja se sastala četiri puta (10. prosinca 2014., 8. srpnja 2015., 24. studenoga 2015. i 31. svibnja 2016.). Komisija je pridonijela ishodu u kojem je, u skladu s područjem primjene i ciljem COTIF-a, tj. međunarodnim prijevozom, potvrđeno da se Jedinствена pravila za CUI primjenjuju samo u međunarodnom željezničkom prometu, kako je izričito navedeno u novoj definiciji.

Odbor za međunarodni željeznički promet (CIT) odgovorio je na prijedlog Tajništva OTIF-a slanjem dokumenta sa stajalištem LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, istaknuvši niz potencijalnih problema o kojima se tijekom prijašnjih sastanaka već raspravljalo u spomenutoj radnoj skupini. Skraćeno, CIT se zalaže da u pogledu pritužbi na upravitelja infrastrukture nacionalna dionica koja prethodi međunarodnom prometu ili koja ga slijedi ne bi trebala biti isključena iz područja primjene Jedinствених pravila za CUI nego biti obuhvaćena njime. CIT predlaže izmjenu nacrtu koji je Tajništvo predložilo za članak 3. na sljedeći način (brisanje – prekriženo, dodavanje – podcrtano): „*aa) međunarodni željeznički promet znači promet koji zahtijeva upotrebu međunarodne trase vlaka, ~~i~~ upotrebu nekoliko uzastopnih nacionalnih trasa vlaka koje su smještene u najmanje dvije države i koje koordiniraju nadležni upravitelji infrastrukture; ili upotrebu jedne trase vlaka u svrhu međunarodnog željezničkog prijevoza u značenju Jedinствених pravila za CIV i Jedinствених pravila za CIM;*”.

Navedeni je cilj CIT-ova prijedloga osigurati široku primjenu Jedinствених pravila za CUI kako bi se obuhvatile nacionalne trase vlaka kad su u kombinaciji s međunarodnim trasama vlaka. Tvrdi se da je „*stavljanje prava željezničkog prijevoznika na pritužbu protiv upravitelja infrastrukture u nadležnost nacionalnog prava problematično u pogledu transparentnosti i pravne sigurnosti, s obzirom na to da se opće nacionalno (ugovorno) pravo pojedinačnih zemalja razlikuje u nijansama, osobito kad je riječ o raspodjeli tereta dokazivanja, neizravnoj šteti ili gubitku imovine*”.

Komisija smatra kako se tim prijedlogom ne poboljšava nacrt izmjene koji je predložilo Tajništvo OTIF-a niti se njime poštuje osnovno načelo prema kojem Jedinствена pravila za CUI nisu osmišljena za primjenu na nacionalnim trasama vlaka, na kojima je načelno primjereno da bude primjenjivo nacionalno zakonodavstvo.

Kad je riječ o nacrtu izmjene koji je Tajništvo OTIF-a predložilo za članak 8. (Odgovornost upravitelja), Komisija primjećuje da je riječ o redakcijskoj izmjeni koja ne utječe ni na područje primjene ni na bit odredbe. Nacrti izmjena predloženih za članke 9., 3., 5., 5.a, 7. i 10. isključivo su redakcijske izmjene.

Postupovna pitanja

Na temelju analize Tajništva OTIF-a iz dokumenta LAW-17126 CR 26/7.2 Odbor za reviziju možda nije nadležan za donošenje odluke o svim točkama predloženima za izmjenu koje mogu potpuno ili djelomično pripadati u nadležnost Opće skupštine. Tajništvo predlaže da Odbor za reviziju prihvati prijedloge izmjena i da se sve izmjene Jedinственим pravilima za CUI podnesu na odluku Općoj skupštini.

Nadležnost i ostvarivanje prava glasa

Jedinstvena pravila iz Dodatka E odnose se na privatno ugovorno pravo o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu. Ne čini se da predložene izmjene utječu na područje primjene postojećih propisa Unije niti ga mijenjaju. Stoga u ovom pitanju Unija dijeli nadležnost s državama članicama. Budući da Unija ima broj glasova jednak broju država članica koje su ugovorne stranke COTIF-a, predlaže se da Unija ostvari prava glasa u ime država članica kako bi se osiguralo da u glasanju bude zastupljeno 26 glasova.

Stajalište

Trebalo bi podržati prijedloge Glavnog tajništva za izmjene, konkretno, izmjene članka 1. stavaka 1. i 2., članka 3. (nova točka aa) i izmjene točaka b), c) i g)), članka 5. stavka 1., članka 5.a stavaka 1. i 2., članka 7. stavka 2., članka 8. stavaka 1. i 2., članka 9. stavka 1. i članka 10. stavka 3. Jedinstvenih pravila za CUI.

Trebalo bi od glavnog tajnika OTIF-a zatražiti da sve izmjene Jedinstvenih pravila za CUI podnese na odluku Općoj skupštini.

3.5. 8. TOČKA – Novi Dodatak H o sigurnom upravljanju prometom vlakova u međunarodnom prometu

Relevantnost

Na Općoj skupštini 2015. glavni tajnik OTIF-a predložio je da se u COTIF-u uspostavi pravna osnova za potporu interoperabilnosti izvan Europske unije. U nacrtu novog Dodatka H utvrđuju se odredbe za reguliranje sigurnog upravljanja prometom vlakova u međunarodnom prometu. Koncept se temelji na tome da bi državna tijela izdavala potvrde o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza na temelju usklađenih kriterija u svrhu dokazivanja da željeznički prijevoznici mogu upravljati prometom vlakovima u njihovim državama. Nacrt se teksta izravno temelji na pravnoj stečevini Unije i korak je dalje prema zajedničkim odredbama o zahtjevima za željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture kako bi se osiguralo da sigurno upravljaju prometom vlakova u Uniji i izvan nje. Ako se uzmu u obzir određeni komentari, nacrt teksta novog Dodatka H COTIF-u bio bi potpuno u skladu s odredbama nove direktive o sigurnosti (Direktiva (EU) 2016/798) i povezanog sekundarnog zakonodavstva.

Nadležnost i ostvarivanje prava glasa

Unija je donijela znatan broj pravnih instrumenata u području interoperabilnosti i sigurnosti, među ostalim u četvrtom željezničkom paketu, donesenom 2016. Predloženo donošenje novog Dodatka H COTIF-u utječe na područja obuhvaćena Direktivom (EU) 2016/798 o sigurnosti željeznica (preinaka). Stoga je nadležnost Unije isključiva i stoga bi Unija trebala ostvariti prava glasa.

Stajalište

Kad je riječ o nacrtu novog Dodatka H (dokument LAW-17131-CR26/8.1), Unija bi trebala glasati za predloženi tekst, ali uz sljedeće izmjene (brisanje – prekriženo, dodavanje – podcrtano):

- U članku 2. točki (b): zamijeniti riječi „certifikacijsko tijelo” riječima „tijelo za izdavanje potvrda o sigurnosti”. Tu zamjenu treba dosljedno unijeti u cijelom tekstu. Na njemačkom: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*” umjesto „*Zertifizierungsbehörde*”. Na francuskom: „*autorité de certification de sécurité*” umjesto „*autorité de certification*”.

Namjena je prijedloga osigurati dosljednost s terminologijom iz pravne stečevine EU-a te unutar samog Dodatka H (u članku 5. navodi se *certifikacija sigurnosti*). Poboljšanje je preporučeno, ali nije uvjet za glas „za”.

- U članku 4. stavku 1.: dodati rečenicu „*Tijelo za izdavanje potvrda o sigurnosti i Nadzorno tijelo iz članka 6. stavka 1. mogu biti različiti subjekti ili mogu biti dijelovi iste organizacije.*”

Namjena je prijedloga pojasniti da su oba institucijska pristupa dopuštena te spriječiti da se od država članica u kojima nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ispunjava obje uloge zahtijeva da osnuju dva odvojena subjekta.

- U članku 6. stavku 1.: dodati rečenicu „*Nadzorno tijelo i Tijelo za izdavanje potvrda o sigurnosti iz članka 4. stavka 1. mogu biti različiti subjekti ili mogu biti dijelovi iste organizacije.*”

Namjena je prijedloga pojasniti da su oba institucijska pristupa dopuštena te spriječiti da se od država članica u kojima nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ispunjava obje uloge zahtijeva da osnuju dva odvojena subjekta.

- U članku 8. stavku 3. točki (b): izmijeniti tekst tako da glasi: „*Postupci i zajednička sigurnosna metoda za zahtjeve za sustav upravljanja sigurnošću koje Nadzorna tijela trebaju primjenjivati kad izdaju potvrde o sigurnosti, uključujući nužne poveznice na zajedničku sigurnosnu metodu za procjenu rizika i drugo relevantno zakonodavstvo.*”

Dodavanje upućivanja na „*postupke*”: ti su postupci uvršteni u zajedničku sigurnosnu metodu Europske unije za zahtjeve za sustav upravljanja sigurnošću (CSM za sustav upravljanja sigurnošću) te su uvršteni u nacrt provedbene uredbe Komisije „o utvrđivanju praktičnih aranžmana za izdavanje jedinstvenih potvrda o sigurnosti”. Ako OTIF želi zadržati razmjere usklađivanja prema početnom planu, trebao bi uz CSM za zahtjeve za sustav upravljanja sigurnošću uvrstiti i odgovarajuće postupke. Poboljšanje je preporučeno, ali nije uvjet za glas „za”.

Poveznica na zajedničku sigurnosnu metodu za procjenu rizika (CSM za procjenu rizika) i drugo relevantno zakonodavstvo: u nacrtu delegirane uredbe Komisije o utvrđivanju zajedničkih sigurnosnih metoda za zahtjeve za sustav za upravljanje sigurnošću zahtijeva se primjena CSM-a za procjenu rizika i drugog zakonodavstva (osobito tehničke specifikacije za interoperabilnost za podsustav „odvijanje i upravljanje prometom” (TSI za „odvijanje i upravljanje prometom”)) kako bi se osiguralo da se „*organizacija mora pobrinuti da su joj operativni mehanizmi u skladu sa zahtjevima u pogledu sigurnosti iz primjenjivih tehničkih specifikacija za interoperabilnost i odgovarajućim nacionalnim pravilima te svim drugim relevantnim zahtjevima*”. Stoga bi trebalo podržati to poboljšanje članka 8. stavka 3. točke (b) i snažno ga braniti.

- U članku 8. stavku 3. točki (c): izmijeniti tekst tako da glasi: „*Zajednička sigurnosna metoda za nadgledanje koju moraju primjenjivati željeznički prijevoznici i, prema potrebi, upravitelji infrastrukture i subjekti zaduženi za održavanje.*”

Prijedlog je u skladu s člankom 7. stavkom 4. Dodatka H u kojem se zahtijeva i od željezničkih prijevoznika i od upravitelja infrastrukture da „*uspostave sustav upravljanja sigurnošću i nadgledaju njegovu ispravnu primjenu*”. Primjena CSM-a za nadgledanje obvezna je za upravitelje infrastrukture u EU-u te bi od nje bilo koristi i izvan Unije. Primjena CSM-a za nadgledanje obvezna je za subjekte nadležne za održavanje (ECM-ovi). Obvezna primjena CSM-a preporučena je za

upravitelje infrastrukture, ali nije uvjet za glas „za”. Obvezna primjena CSM-a zahtjev je za ECM-ove i trebalo bi je uvrstiti u tekst,

- u članku 2. točki (f), redakcijsko poboljšanje, usklađivanje s terminologijom Unije (njemačka verzija): „*Eisenbahnsystem’ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*”.
- U članku 7. stavku 4., redakcijsko poboljšanje (njemačka verzija): „*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.*”

Kad je riječ o predloženim izmjenama članka 2., 6., 20., 33. i 35. COTIF-a (dokument LAW-17131-CR26/8.2), koje su nužne za uvrštavanje novog Dodatka H u COTIF, Unija bi trebala glasati za predloženi tekst i dogovoriti da se od glavnog tajnika zatraži da ih podnese Općoj skupštini na odluku.

3.6. 9. TOČKA – Djelomična revizija jedinstvenih pravila za ATMF (Dodatak G)

Relevantnost

Za međunarodni je željeznički promet važno da su odredbe primjenjive na temelju prava Unije i COTIF-a usklađene. Odredbe Jedinstvenih pravila za ATMF kompatibilne su s odredbama Direktive Europske unije o interoperabilnosti (Direktiva 2008/57/EZ) i s odgovarajućim dijelovima Direktive o sigurnosti (Direktive 2009/49/EZ). Unija je donošenjem četvrtog željezničkog paketa promijenila nekoliko odredaba pravne stečevine te o tim promjenama obavijestila Odbor tehničkih stručnjaka OTIF-a i njegovu stalnu radnu skupinu. Na temelju analize Komisije Tajništvo OTIF-a i radna skupina pripremili su izmjene Jedinstvenih pravila za ATMF kako bi se osigurala usklađenost s pravom Unije.

Izmjene u pogledu članka 2., 3.a, 5., 6., 7., 10., 10.b, 11. i 13. Jedinstvenih pravila za ATMF nužne su kako bi se određena terminologija uskladila s novim odredbama EU-a i kako bi se uzele u obzir postupovne izmjene u EU-u, osobito to da će Agencija Europske unije za željeznice biti nadležna za izdavanje odobrenja za vozila. Predložene izmjene ne utječu na osnovni koncept ATMF-a.

Nadležnost i ostvarivanje prava glasa

Unija je donijela znatan broj pravnih instrumenata u području interoperabilnosti i sigurnosti, među ostalim u okviru četvrtog željezničkog paketa, donesenog 2016. U ovom slučaju nacrt izmjene odnosi se na Jedinstvena pravila za ATMF, koja obuhvaćaju odobrenja za vozila. Te su odredbe obuhvaćene Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka). Stoga je nadležnost Unije isključiva pa bi stoga Unija trebala ostvariti prava glasa.

Stajalište

Nacrt izmjena, kako su utvrđene u dokumentu LAW-17133-CR26/9, temelji se na prijedlogu Unije i, ako se uzmu u obzir komentari navedeni dalje u tekstu, bio bi potpuno u skladu s povezanim odredbama nove Direktive o interoperabilnosti (Direktiva (EU) 2016/797) i povezanog sekundarnog zakonodavstva.

Unija bi stoga trebala podržati predloženi nacrt izmjena, ali uz sljedeće izmjene: (brisanje – prekriženo, dodavanje – podcrtano).

- U članku 7. stavku 1.a izmijeniti tekst tako da glasi:
„Vozila moraju ispunjavati jedinstvene tehničke propise primjenjive u trenutku podnošenja zahtjeva za pristup, modernizaciju ili obnovu, u skladu s Jedinstvenim pravilima i uzimajući u obzir migracijsku strategiju za primjenu jedinstvenih tehničkih propisa, kako je utvrđena u članku 8. stavku 2.a i članku 8. stavku 4. točki (f) APTU-a, te mogućnosti za odstupanje utvrđenoj u članku 7.a ATMF-a; ta se usklađenost mora trajno održavati dok je vozilo u upotrebi.
Odbor tehničkih stručnjaka razmatra potrebu za izradu priloga ovim Jedinstvenim pravilima, uključujući odredbe kojima se podnositeljima zahtjeva još prije podnošenja zahtjeva za pristup, modernizaciju ili obnovu vozila pruža veća pravna sigurnost u pogledu tehničkih propisa koje trebaju primijeniti prije podnošenja zahtjeva za pristup, modernizaciju ili obnovu vozila.
 Pravna je sigurnost najvažnija za industriju EU-a. Cilj je prijedloga poboljšati pravnu sigurnost, među ostalim uvođenjem koncepta EU-a koji se naziva preliminarni postupak: riječ je o dobrovoljnom postupku tijekom kojeg tijelo za izdavanje odobrenja, na temelju informacija koje je podnio podnositelj zahtjeva, izdaje mišljenje koje sadržava utvrđenu verziju TSI-jeva i nacionalnih pravila koji će se primijeniti na naknadni zahtjev za odobrenje (ne dovodeći u pitanje pravne promjene zbog kojih bi to mišljenje moglo postati nevaljano). Cilj je prijedloga dati Odboru tehničkih stručnjaka mandat za razmatranje uvrštavanja tih odredaba u COTIF.
- U članku 2. točki (w) izmijeniti definiciju i dosljedno primjenjivati termin „vozila” (svi jezici).
 Definicija bi trebala glasniti: „vozila’ znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na vlastitim kotačima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega.” Ta je definicija dosljedna s definicijom iz članka 2. stavka 3. Direktive o interoperabilnosti (Direktiva (EU) 2016/797). U cijelom tekstu trebalo bi upotrebljavati termin „vozilo”, a ne termin „željezničko vozilo”, koji stoji na nekim mjestima.
- U članku 5., redakcijsko poboljšanje (njemačka verzija): zamijeniti „Notifikation” s „Notifizierung” u „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~ Notifizierung [...]” i zatim u „Die ~~Notifikation~~ Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.”.
- U članku 10., redakcijsko poboljšanje (njemačka verzija): zamijeniti „Verzeichnis” s „Dossier” u „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~ Dossier zu übersenden.” i zatim u „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~ Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.”.
- U članku 13. stavku 1. točki (a), redakcijsko poboljšanje (njemačka i engleska verzija): zamijeniti CTE punim imenom Odbora u „biti u skladu sa specifikacijama koje je donio CTE Odbor tehničkih stručnjaka,” i „mit den vom ~~CTE~~ Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;”.
- Dodati članak 14.: „Članak 14. – Prilozi i preporuke
 Stavak 1. Odbor tehničkih stručnjaka odlučuje hoće li donijeti prilog ili odredbu koja ga izmjenjuje u skladu s postupkom utvrđenim u člancima 16. i 20. te članku 33.

stavku 6. Konvencije. Odluke stupaju na snagu u skladu s člankom 35. stavcima 3. i 4. Konvencije.

Stavak 2. Zahtjev za donošenje nekog priloga ili odredbe koja ga izmjenjuje može podnijeti: a) bilo koja država stranka; b) bilo koja regionalna organizacija, kako je definirana u članku 2. točki (x) ATMF-a; c) bilo koja predstavnička međunarodna organizacija za čije je članove postojanje priloga nužno zbog sigurnosti ili ekonomskih razloga u njihovu radu.

Stavak 3. Priprema je priloga odgovornost Odbora tehničkih stručnjaka, kojem pomažu radne skupine i glavni tajnik, na temelju zahtjeva podnesenog u skladu sa stavkom 2.

Stavak 4. Odbor tehničkih stručnjaka može preporučiti metode i prakse koji se odnose na tehničko odobrenje za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu.”

Taj je članak nužan kako bi se utvrdilo na koji način Odbor tehničkih stručnjaka može izvršiti mandat koji mu je dan predloženom dodatnom rečenicom u članku 7. stavku 1.a. Jednak je članku 8. novog Dodatka H.

3.7. 10. TOČKA – Djelomična revizija jedinstvenih pravila za APTU (Dodatak F)

Relevantnost

Za međunarodni je željeznički promet važno da su odredbe primjenjive na temelju prava Unije i COTIF-a usklađene. Odredbe Jedinstvenih pravila za ATMF kompatibilne su s odredbama Direktive o interoperabilnosti (Direktiva 2008/57/EZ), osobito kad je riječ o jedinstvenim tehničkim propisima i njihovoj ekvivalentnosti s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-jevi) Europske unije. Unija je donošenjem četvrtog željezničkog paketa, osobito preinakom Direktive o interoperabilnosti (Direktiva (EU) 2016/797), promijenila nekoliko odredaba pravne stečevine i o tim promjenama obavijestila Odbor tehničkih stručnjaka OTIF-a i njegovu stalnu radnu skupinu. Na temelju analize Europske komisije Tajništvo OTIF-a i radna skupina pripremili su izmjene Jedinstvenih pravila za APTU kako bi se osigurala usklađenost s pravom Unije. Izmjene se odnose na članak 8. Jedinstvenih pravila za APTU i sastoje od dodavanja dvaju odjeljaka u sadržaj jedinstvenih tehničkih propisa ekvivalentnih TSI-jevima EU-a. Te su promjene nužne kako bi se osiguralo da sadržaj budućih TSI-jeva Europske unije i jedinstvenih tehničkih propisa COTIF-a ostane ekvivalentan. Predložene izmjene ne utječu na osnovni koncept APTU-a.

Nadležnost i ostvarivanje prava glasa

Unija je donijela znatan broj pravnih instrumenata u području interoperabilnosti i sigurnosti, među ostalim u okviru četvrtog željezničkog paketa, donesenog 2016. U ovom slučaju nacrt izmjene odnosi se na Jedinstvena pravila za APTU, koja obuhvaćaju specifikacije za željeznička vozila. Te su odredbe obuhvaćene Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka). Stoga je nadležnost Unije isključiva i stoga bi Unija trebala ostvariti prava glasa.

Stajalište

Nacrt izmjena, kako su utvrđene u dokumentu LAW-17133-CR26/10, temelji se na prijedlogu Unije i potpuno je u skladu s odredbama nove Direktive o interoperabilnosti (Direktiva (EU) 2016/797) i povezanog sekundarnog zakonodavstva.

Unija bi trebala podržati izmjene članka 8. Dodatka F. COTIF-u i odobriti izmjene odgovarajućeg izvješća s obrazloženjem.

3.8. 13. TOČKA – Djelomična revizija jedinstvenih pravila za CUV (podnesak Švicarske)

Relevantnost

Švicarska je 13. studenoga 2017. podnijela dokument LAW-17144-CR 26/13 s prijedlogom izmjene članka 7. stavka 1. Jedinstvenih pravila za CUV u pogledu odgovornosti posjednika vozila i korisnika vozila (željezničkih prijevoznika) u slučaju štete uzrokovane vozilom nastale zbog manjkavosti vozila.

Tajništvo OTIF-a objavilo je 18. prosinca 2017. vanjsko stručno mišljenje o švicarskom prijedlogu (dokument LAW-17156-CR26/13 Add.1). Tajništvo OTIF-a objavilo je 19. siječnja 2018. i dokument LAW-18001-CR26/13 Add.2 o preispitivanju prijedloga za izmjenu članka 7. Jedinstvenih pravila za CUV. U tom su dokumentu sažete prijašnje rasprave o tom pitanju održane u odgovarajućoj radnoj skupini OTIF-a te se podsjeća da se na zadnjem sastanku Opće skupštine, održanom u rujnu 2015., nije mogao donijeti nikakav prijedlog odluke.

Prijedlog Švicarske podnesen je Odboru za reviziju na razmatranje i moguće podnošenje na odluku na sljedećem sastanku Opće skupštine. Prijedlogom se dodaje novi kriterij za dokazivanje posjednikove odgovornosti za štetu uzrokovanu manjkavošću vozila. Naime, na temelju trenutnog članka 7. Jedinstvenih pravila za CUV, ako ga ugovorne stranke primjenjuju, posjednik vozila odgovoran je samo ako se dokaže da je šteta uzrokovana vozilom posljedica kvara za koji je on odgovoran. Čini se da se prijedlogom izmjene dodaje drugi kriterij na temelju kojeg bi posjednik morao dokazati da nije odgovoran za manjkavost koja je temeljni uzrok štete.

Treba primiti na znanje da je u stavku 2. trenutnog članka 7. CUV-a utvrđeno da „*stranke ugovora mogu ugovoriti odredbe o odstupanju od stavka 1.*”

Na tom su temelju poduzeća u sektoru vodila pregovore od 2013. do 2016. te postigla sporazum koji je odobrilo 600 željezničkih poduzeća i koji je omogućio nužne izmjene jedinstvenog općeg Ugovora o korištenju za vagone (GCU)³ kako bi se bolje objasnile odgovornosti vlasnika vagona. Potpisanim je sporazumom dodan članak 27. GCU-u u pogledu načela odgovornosti u slučaju štete uzrokovane vagonom kako bi se postigla bolja ravnoteža i dalo bolje objašnjenje u cijelom sektoru u slučaju štete uzrokovane vagonom. Konkretno, tim se člankom uvodi koncept „*pretpostavke krivnje*”, na temelju koje posjednik može biti odgovoran za kvar vozila zbog kršenja obveze održavanja. Ta se izmjena primjenjuje od 1. siječnja 2017.

Trenutačno članak 27. GCU-a glasi: „*Članak 27.: Načelo odgovornosti*

³ Opći ugovor o korištenju za vagone (GCU) multilateralni je ugovorni okvir koji se temelji na CUV-u (Dodatak D COTIF-a) i koji dopunjuje CUV kad je riječ o korištenju vagona; on sadržava sva relevantna međusobna prava i obveze željezničkih prijevoznika i posjednika vagona u pogledu korištenja vagona te zahvaljujući njemu ugovorne stranke ne moraju ugovarati brojne bilateralne ugovore, čime se osigurava interoperabilnost vagona na liberaliziranom europskom željezničkom tržištu; prema potrebi se može fleksibilno dopuniti drugim ugovornim dogovorima; on ne sadržava komercijalne uvjete.

27.1. Posjednik ili prethodni korisnik na temelju ovog ugovora odgovoran je za štetu uzrokovanu vagonom ako se može dokazati njegova krivnja. Smatra se da je posjednik kriv ako nije ispravno ispunio svoje obveze na temelju članka 7., osim ako šteta nije uzrokovana tom povredom dužnosti ili ako povreda dužnosti nije pridonijela šteti.

27.2. Odgovorna strana oštećit će željezničkog prijevoznika korisnika za svako potraživanje treće strane ako željeznički prijevoznik korisnik nije kriv.

27.3. Ako je željeznički prijevoznik korisnik djelomično odgovoran, naknadu svaka strana snosi proporcionalno svojem udjelu odgovornosti.

27.4. Ako je treća strana djelomično ili potpuno odgovorna za štetu, ugovorne stranke traže naknadu prvenstveno od te treće strane. Potpisnik koji je sklopio ugovor s trećom stranom dužan je kao prioritetno pitanje potraživati od treće strane.

27.5. Posjednik je na zahtjev dužan pružiti dokaz svojeg osiguranja od građanskopravne odgovornosti u skladu s primjenjivim zakonima.”

Danas većina posjednika i željezničkih prijevoznika koji posluju u Uniji primjenjuje GCU u skladu sa stavkom 2. trenutnog članka 7. CUV-a. Švicarski prijedlog stoga nije nužan jer su sporazumi koje su dogovorila poduzeća u sektoru dovoljni za jasno definiranje odgovornosti posjednika i željezničkih prijevoznika u slučaju štete uzrokovane vozilom na temelju ugovora o prodaji. Ne postoje naznake da se tim sporazumom ne postiže odgovarajuća ravnoteža interesa odgovarajućih strana. Također, u švicarskom prijedlogu ne postoji ni dobro obrazloženo ni dovoljno opravdanje za predložene izmjene.

Nadležnost i ostvarivanje prava glasa

Jedinstvena pravila iz Dodatka D odnose se na ugovorno pravo o korištenju vozila u međunarodnom željezničkom prometu. Predložene izmjene, koje se odnose na odgovornost za gubitak ili štetu uzrokovanu vozilom, ne utječu na područje primjene postojećih propisa Unije niti ga mijenjaju. Stoga u ovom pitanju Unija dijeli nadležnost s državama članicama.

Budući da Unija ima broj glasova jednak broju država članica koje su ugovorne stranke COTIF-a, predlaže se da Unija ostvari prava glasa u ime država članica kako bi se osiguralo da u glasanju bude zastupljeno 26 glasova.

Stajalište

Unija se treba usprotiviti prijedlogu za razmatranje izmjene članka 7. Jedinstvenih pravila za CUV koji je podnijela Švicarska.

4. PRAVNA OSNOVA

4.1. Postupovna pravna osnova

U članku 218. stavku 9. UFEU-a propisuje se o odlukama kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma.”

Pojam *akata koji proizvode pravne učinke* obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i

instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali im je namjena da *presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije*⁴.

Odbor za reviziju OTIF-a je tijelo osnovano na temelju sporazuma, konkretno o pristupanju Europske Unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF).

Akti za koje se predviđa da će ih donositi Odbor za reviziju pripadaju među akte koji proizvode pravne učinke. Predviđeni akti mogu presudno utjecati na sadržaj zakonodavstva EU-a u području željezničkog prijevoza.

Predviđenim se aktima ne dopunjuje niti mijenja institucijski okvir sporazuma.

Stoga je postupovna pravna osnova predložene odluke članak 218. stavak 9. UFEU-a.

4.2. Materijalna pravna osnova

Materijalna pravna osnova odluke na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojemu se donosi stajalište u ime Unije. Predviđeni akt odnosi se na željeznički prijevoz.

Stoga je materijalna pravna osnova predložene odluke članak 91. UFEU-a.

4.3. Zaključak

Pravna osnova predložene odluke trebao bi biti članak 91. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

5. OBJAVA PREDLOŽENOG AKTA

Budući da će Odbor za reviziju OTIF-a izmijeniti COTIF i neke od njegovih dodataka, primjereno ga je nakon donošenja objaviti u *Službenom listu Europske unije*.

⁴

Predmet C-399/12 Njemačka protiv Vijeća (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61.–64.

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti na 26. sjednici Odbora za reviziju OTIF-a u pogledu određenih izmjena Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) i njezinih dodataka

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Unija je pristupila Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999., u skladu s Odlukom Vijeća 2013/103/EU⁵.
- (2) Sve države članice, uz iznimku Cipra i Malte, primjenjuju COTIF.
- (3) Očekuje se da će Odbor za reviziju, osnovan u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (c) COTIF-a, na svojoj 26. sjednici, koja će se održati od 27. veljače do 1. ožujka 2018., odlučiti o određenim izmjenama COTIF-a i određenih dodataka COTIF-u, konkretno, dodataka E (Jedinstvena pravila za ugovor o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu – CUI), F (Jedinstvena pravila za vrednovanje tehničkih standarda i donošenje jedinstvenih tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prometu – APTU) i G (Jedinstvena pravila za tehničko odobrenje za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu – ATMF).
- (4) Na toj sjednici Odbor za reviziju treba odlučiti o donošenju novog Dodatka H o sigurnom upravljanju prometom vlakova u međunarodnom prometu.
- (5) Cilj je izmjena poslovnika Odbora za reviziju OTIF-a ažurirati određene odredbe zbog pristupanja Unije COTIF-u 2011., osobito u pogledu odredbi o pravu glasa regionalnih organizacija i postizanju kvoruma.
- (6) Cilj je izmjena COTIF-a poboljšavanje i olakšavanje postupka za reviziju Konvencije s obzirom na dosljednu i brzu provedbu izmjena COTIF-a i njegovih dodataka te radi sprečavanja negativnih posljedica trenutačno dugog postupka revizije, među kojima su opasnost od unutarnje nedosljednosti između izmjena koje donese Odbor za reviziju i

⁵ Odluka Vijeća 2013/103/EU od 16. lipnja 2011. o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. (SL L 51, 23.2.2013., str. 1.). Tekst Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF) o pristupanju Europske unije COTIF-u (dalje u tekstu „Sporazum”) priložen je Odluci Vijeća.

izmjena koje donese Opća skupština, te od vanjske nedosljednosti, osobito neusklađenosti sa zakonodavstvom Unije.

- (7) Cilj je izmjena Dodatka E (CUI) pojasniti područje primjene Jedinostvenih pravila za CUI kako bi se osiguralo da se Jedinostvena pravila za CUI sustavnije primjenjuju za svoju namjenu, tj. međunarodni željeznički promet kao što je promet u teretnim koridorima ili međunarodnim putničkim vlakovima.
- (8) Cilj je izmjena Dodatka F (APTU) i Dodatka G (ATMF) uskladiti propise OTIF-a i Unije, osobito nakon što je Unija 2016. donijela četvrti željeznički paket.
- (9) Cilj je novog Dodatka H poboljšati interoperabilnost izvan Europske unije na temelju usklađenih kriterija kojima će se državna tijela služiti za izdavanje potvrda o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza kao dokaza da željeznički prijevoznici mogu sigurno upravljati prometom vlaka u odgovarajućoj državi članici.
- (10) Većina je predloženih izmjena u skladu s pravom i strateškim ciljevima Unije te bi ih stoga Unija trebala podržati. O nekim je izmjenama potrebno dodatno raspraviti unutar Unije te bi ih stoga trebalo odbiti na 26. sjednici Odbora za reviziju,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Stajalište koje u ime Unije treba zauzeti na 26. sjednici Odbora za reviziju OTIF-a, osnovanog na temelju Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999., utvrđeno je u Prilogu ovoj Odluci.
2. Predstavnici Unije u Odboru za reviziju mogu dogovoriti manje izmjene dokumenata navedenih u Prilogu ovoj Odluci bez daljnje odluke Vijeća.

Članak 2.

Nakon donošenja, odluka Odbora za reviziju OTIF-a objavljuje se u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Komisiji.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće
Predsjednik*