

Briuselis, 2018 m. vasario 8 d.
(OR. en)

6034/18

Tarpinstitucinė byla:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. vasario 8 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2018) 63 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi OTIF Peržiūros komiteto 26-ojoje sesijoje dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) ir jos priedų pakeitimų

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2018) 63 final.

Priedama: COM(2018) 63 final

Briuselis, 2018 02 07
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi OTIF Peržiūros komiteto 26-ojoje sesijoje dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) ir jos priedų pakeitimų

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su sprendimu, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF) Peržiūros komiteto 26-ojoje sesijoje dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) ir jos priedų pakeitimų.

OTIF kuria vienodą teisinę tarptautinio vežimo geležinkeliais tvarką trijose pagrindinėse veiklos srityse: techninės sąveikos, pavojingųjų krovinių ir geležinkelių sektoriaus sutarčių teisės.

OTIF generalinis sekretorius sušaukė COTIF99 Peržiūros komiteto 26-ąją sesiją, kuri vyks 2018 m. vasario 27 d. – kovo 1 d. Berne, Šveicarijoje.

Su darbotvarkės punktais susiję dokumentai pateikiami OTIF interneto svetainėje šiuo adresu http://otif.org/en/?page_id=126.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF)

COTIF sutartis – OTIF steigimo teisinis dokumentas. Juo nustatomas organizacijos valdymas, tikslai, funkcijos, santykiai su valstybėmis narėmis ir jos veikla apskritai. Yra 46 COTIF sutarties šalys, įskaitant 26 ES valstybes nares, t. y. visas, išskyrus Kiprą ir Malta.

COTIF sutartį sudaro dvi dalys: pati sutartis ir septyni priedai, kuriais nustatoma vienoda geležinkelių teisė, t. y. techniniai bei funkciniai reikalavimai ir keleivių bei krovinių vežimo pavyzdinės sutartys.

A priedas	Tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais sutartis	CIV
B priedas	Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutartis	CIM
C priedas	Pavojingųjų krovinių tarptautinis vežimas geležinkeliais	RID
D priedas	Transporto priemonių naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutartis	CUV
E priedas	Infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutartis	CUI
F priedas	Techninių standartų tvirtinimo ir vienodų techninių normų, taikomų geležinkelio priemonėms, kurias ketinama naudoti tarptautiniam susisiekimui, priėmimas	APTU
G priedas	Tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techninis priėmimas	ATMF

2.2. Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF) susitarimas

2011 m. birželio 16 d. Taryba priėmė Tarybos sprendimą 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF) susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo¹. Šis susitarimas įsigaliojo 2011 m. liepos 1 d. Sąjunga, taip pat visos valstybės narės, išskyrus Kiprą ir Maltą, yra susitarimo šalys. Tarybos sprendime 2013/103/ES nurodyta, kad OTIF posėdžiuose Sąjungai atstovauja Komisija. Jame taip pat pateikiamas Sąjungos pareiškimas dėl naudojimosi kompetencija (I priedas) ir Tarybos, valstybių narių ir Komisijos dalyvavimo OTIF procedūrose vidaus tvarka (III priedas).

2.3. OTIF Peržiūros komitetas

Peržiūros komitetas yra kompetentingas priimti sprendimus, kuriais keičiamos COTIF, CIV, CIM, CUV ir CUI vienodosios taisyklės ir kai kuriais atvejais – APTU ir ATMF vienodosios taisyklės. Peržiūros komitetas tam tikrais nurodytais atvejais gali pats patvirtinti pakeitimus arba priimtus pakeitimus pateikti valstybėms narėms tvirtinti Generalinėje Asamblėjoje.

Paskutinė (25-oji) Peržiūros komiteto sesija įvyko 2014 m. birželio 25–26 d.

Tokiose sesijose Sąjunga ir (arba) jos valstybės narės dalyvauja pagal OTIF procedūrinę tvarką, Peržiūros komiteto darbo tvarkos taisykles ir Susitarimo dėl Sąjungos prisijungimo prie COTIF sutarties nuostatas.

Peržiūros komiteto kvorumas susidaro tuomet, kai vykstant balsavimui atstovaujama daugumai balsavimo teisę turinčių OTIF valstybių narių. Tačiau COTIF sutarties 13 straipsnio 3 dalimi nustatyta, kad OTIF valstybės narės, pateikusios pareiškimą dėl vieno ar daugiau priedų netaikymo, neturi teisės balsuoti dėl atitinkamo priedo pakeitimų. Remiantis Peržiūros komiteto 26-osios sesijos posėdžio dokumentu INF.2 (jį OTIF sekretoriatas išplatino 2018 m. sausio 19 d.), išsiaiškinta, kad visose 26 ES valstybėse narėse, kurios yra COTIF šalys, taikomi visi priedai.

2.4. Sąjungos kompetencija ir balsavimo teisės Peržiūros komitete

Pagal ES ir OTIF susitarimo 6 straipsnį:

„1. Priimant sprendimus Sąjungos išimtinai kompetencijai priklausančiais klausimais Sąjunga naudoja savo valstybių narių balsavimo teisėmis pagal Sutartį.

2. Priimant sprendimus tais klausimais, kurie priskirti pasidalijamajai Sąjungos ir jos valstybių narių kompetencijai, balsuoja Sąjunga arba jos valstybės narės.

3. Atsižvelgiant į Sutarties 26 straipsnio 7 dalį, Sąjunga turi tiek balsų, kiek jų turi visos jos valstybės narės, kurios taip pat yra Sutarties Šalys. Jei balsuoja Sąjunga, jos valstybės narės nebalsuoja.“

Atsižvelgiant į Sąjungos ir jos valstybių narių interesus, Sąjunga balsavimo teisėmis turėtų naudotis visais klausimais, dėl kurių turi būti balsuojama ir dėl kurių siūloma Sąjungos pozicija. Ši nuostata turėtų būti taikoma ne tik išimtinės kompetencijos atvejais, bet ir pasidalijamosios kompetencijos atvejais, kuriais pagal tą susitarimą iš tikrųjų siūloma rinktis, ar balsuoja valstybės narės, ar Sąjunga [susitarimo 6 straipsnio 2 dalis].

¹ 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimas 2013/103/ES, OL L 51, 2013 2 23, p. 1.

Tai praktiškai reiškia, kad dėl klausimų, kurie priskiriami Sąjungos kompetencijai ir kuriais nustatoma Sąjungos pozicija, Sąjungos atstovas atstovaus 26 balsams, kvorumas savaime bus ir turėtų dominuoti Sąjungos pozicija. Balsai būtų skaičiuojami neatsižvelgiant į atskirų valstybių narių atstovavimą posėdyje.

2.5. Pranešimas OTIF generaliniam sekretoriui

Toliau pateikiamoje lentelėje apibendrinama Sąjungos kompetencijos sritis ir numatomas atstovavimas naudojantis balsavimo teisėmis.

Darbotvarkės punktas	Sąjungos kompetencija	Atstovavimas naudojantis balsavimo teisėmis
2. Pirmininko ir jo pavaduotojo išrinkimas	Pasidalijamoji	Valstybės narės
3. Darbotvarkės priėmimas	Pasidalijamoji ir išimtinė	Sąjunga
4. Darbo tvarkos taisyklių pakeitimas	Pasidalijamoji ir išimtinė	Sąjunga
5. Dalinė COTIF sutarties peržiūra	Pasidalijamoji	Sąjunga
6. Dalinė CIM vienodųjų taisyklių peržiūra (ataskaita)	Išimtinė	Sąjunga (jeigu balsuojama)
7. Dalinė CIM vienodųjų taisyklių peržiūra	Pasidalijamoji	Sąjunga
8. Naujasis H priedas	Išimtinė	Sąjunga
9. Dalinė ATMF vienodųjų taisyklių peržiūra	Išimtinė	Sąjunga
10. Dalinė APTU vienodųjų taisyklių peržiūra	Išimtinė	Sąjunga
11. Poreikis suderinti prieigos sąlygas (diskusija)	Pasidalijamoji	Netaikoma
12. Kiti klausimai (teisės ekspertų darbo grupės sudarymas)	Pasidalijamoji	Valstybės narės
13. Dalinė CUV vienodųjų taisyklių peržiūra	Pasidalijamoji	Sąjunga

Pagal ES ir OTIF susitarimo 6 straipsnio 4 dalį Sąjunga, kuriai atstovauja Komisija, turėtų OTIF prieš posėdį pranešti apie Peržiūros komiteto darbotvarkės punktus, kurie patenka į Sąjungos (išimtinės arba pasidalijamosios) kompetencijos sritį ir dėl kurių balsavimo teisėmis naudosis Sąjunga. Tuo klausimu Komisija OTIF generaliniam sekretoriui turėtų pateikti raštą.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI OTIF PERŽIŪROS KOMITETO 26-OJOJE SESIJOJE

Šiame skirsnyje nagrinėjamus punktus reikia paaiškinti plačiau. Siūlomo sprendimo priede nagrinėjamas kiekvienas darbotvarkės punktas ir parodoma konkreti situacija, susijusi su kompetencija ir pozicijomis, kurių turi būti laikomasi.

3.1. 4 PUNKTAS. Peržiūros komiteto darbo tvarkos taisyklių pakeitimas

Aktualumas

Dabartinė Peržiūros komiteto darbo tvarkos taisyklių redakcija parengta prieš Sąjungai prisijungiant prie COTIF sutarties, tam tikros jos nuostatos pasenusios ir jas reikia atnaujinti.

Visų pirma reikia pakeisti nuostatas dėl Sąjungos teisių balsuoti ir kvorumo nustatymo (4, 20 ir 21 straipsniai), kad būtų laikomasi COTIF 38 straipsnio ir ES ir OTIF susitarimo. Pasiūlymai pakeisti Peržiūros komiteto darbo tvarkos taisyklės išdėstyti dokumento LAW-17125-CR 26/4 priede. Pakeitimu taip pat siekiama išspręsti tam tikrus klausimus, susijusius su kalbų vartojimo tvarka ir Komiteto darbo tvarka (1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 ir 26 straipsniai). Minėtas kitas su procedūriniais klausimais susijęs pakeitimų projektas yra tinkamas, nes juo siekiama gerinti administracinį Komiteto valdymą.

Kompetencija ir naudojimasis balsavimo teisėmis

Pasiūlyti Peržiūros komiteto darbo tvarkos taisyklių pakeitimai yra klausimas, kuris patenka į Sąjungos kompetencijos sritį, nes nuo jų priklauso Sąjungos naudojimasis savo kompetencija Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybiniame organizacijoje. Kai kurie pakeitimai yra tiesiogiai susiję su jos prisijungimu prie COTIF sutarties. Net jei kompetencija dalijamasi su valstybe nare, šiuo atveju balsavimo teisėmis turėtų naudotis Sąjunga, siekdama užtikrinti, kad balsuojant būtų atstovaujama 26 balsams.

Pozicija

Reikėtų pritarti visų pagal šį punktą OTIF sekretoriato pasiūlytų pakeitimų projektui.

3.2. 5 PUNKTAS. Pagrindinio sutarties teksto dalinė peržiūra

Aktualumas

Dokumente LAW-17126 CR 26/5 pateikto pasiūlymo tikslas – patobulinti ir palengvinti COTIF sutarties peržiūros tvarką, siekiant darnaus ir greito COTIF ir jos priedų pakeitimų įgyvendinimo, ir užkirsti kelią neigiamam dabartinės ilgos peržiūros tvarkos poveikiui, įskaitant Peržiūros komiteto ir Generalinės Asamblėjos priimtų pakeitimų vidinio ir išorinio nesuderinamumo, ypač su Sąjungos teise, riziką.

OTIF sekretoriato pateiktame dokumente primenamas darbas ir konsultacijos, vykusios per pastaruosius dvejus metus dėl dabartinės teisinės sistemos ir poreikio ir (arba) galimybių pakeisti esamą COTIF peržiūros tvarką, dabartinės COTIF peržiūros tvarkos sudėtingumo ir neigiamo poveikio bei sutarčių pakeitimų vykdymo užtikrinimo tarptautinėse organizacijose tarptautinės teisės ir praktikos.

Šio proceso rezultatas – parengta viena pagrindinė rekomendacija peržiūrėti sutarties 34 straipsnį ir iš esmės nustatyti fiksuotą Generalinės Asamblėjos priimtų priedų pakeitimų įsigaliojimo laikotarpį (36 mėnesius). Pakeitimo projekte taip pat įrašyta lankstumo sąlyga, kad tokį laikotarpį kiekvienu konkrečiu atveju būtų galima nukelti: „*Generalinė Asamblėja, 14 straipsnio 6 dalyje nustatyta balsų dauguma sprendimams dėl pasiūlymų pakeisti Sutartį priimti, gali nuspręsti atidėti pakeitimų įsigaliojimą*“.

OTIF sekretoriato rekomendacijoje atspindėtas atitinkamoje darbo grupėje, kuri šį klausimą svarstė, vyraujantis požiūris. Nustatyta, kad OTIF nariai turėtų pajėgti perkelti priimtus pakeitimus, taip pat parlamentinėmis procedūromis, per trejus metus, be to, šis laikotarpis atitinka įprastą laikotarpį tarp Generalinės Asamblėjos posėdžių. Pasiūlymas atrodo subalansuotas, lankstus, proporcingas ir būtinas našiam OTIF veikimui ir plėtrai paremti.

Kompetencija ir naudojimasis balsavimo teisėmis

Pasiūlyta dalinė COTIF sutarties peržiūra yra svarbi Sąjungai naudojantis savo kompetencija Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybiniame organizacijoje. Šis klausimas patenka į Sąjungos kompetencijos sritį. Net jei kompetencija dalijamasi su valstybe nare, šiuo atveju

balsavimo teisėmis turėtų naudotis Sąjunga, siekdama užtikrinti, kad balsuojant būtų atstovaujama 26 balsams.

Pozicija

Pasiūlymą iš dalies pakeisti COTIF sutarties 34 straipsnį reikėtų paremti.

3.3. 6 PUNKTAS. Dalinė B priedo (CIM vienodųjų taisyklių) peržiūra. OTIF generalinio sekretoriaus ataskaita

Aktualumas

Ataskaitoje Peržiūros komitetui pateikiama informacija apie pažangą rengiantis CIM vienodųjų taisyklių peržiūrai. Ypatingas dėmesys skiriamas nuostatų dėl elektroninio važtaraščio taikymui. CIM vienodųjų taisyklių darbo grupė sutarė, kad duomenų registravimo popierine forma funkcinis lygiavertiškumas² yra būtina sąlyga (dabartinė CIM vienodųjų taisyklių 6 straipsnio 9 dalis) visoms funkcijoms, kurias šiuo metu atlieka popierinis važtaraštis. Tačiau šis principas buvo įgyvendintas skirtingai ir dėl to kartais atskirų šalių įstatymų nuostatos skiriasi. Be to, jis neišsprendė visų klausimų, visų pirma susijusių su elektroniniu parašu.

Generalinis sekretorius teikia ataskaitą Peržiūros komiteto 26-ojoje sesijoje dėl pagrindinių pokyčių per pastaruosius dvejus metus, t. y. CIT ataskaitos dėl važtos dokumentų skaitmeninimo geležinkelių sistemoje ir ataskaitos išvadų, einamosios Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo (DTLF) veiklos, pokyčių muitinių sektoriuje ir galimo poveikio CIM važtaraščio, kaip tranzito dokumento, naudojimui.

Ataskaitoje pabrėžiama, kad reikia surasti sprendimą dėl paprasto skaitmeninio tranzito geležinkeliu, kurio sąsaja su važtos dokumentais būtų veiksminga. OTIF sekretoriato nuomone, tam reikės apibrėžti sąsajas su sektoriaus skaitmeniniais sprendimais.

Todėl generalinis sekretorius ketina į teisės ekspertų darbo grupės, kuri galbūt bus sukurta 2018 m., darbo programą įtraukti šiuos du prioritetinius klausimus:

- įvertinti muitinių ir transporto reglamentavimo sąsajas, kad būtų užtikrintas veiksmingas tarptautinis geležinkelių transporto eismas, visų pirma krovinių vežimo srityje;
- įvertinti tarptautinio vežimo, visų pirma važtos dokumentų, skaitmeninimą.

Kompetencija, pozicijos pateikimas ir galimas naudojimas balsavimo teisėmis

Kaip minėta prieš tai pateiktame skirsnyje, geležinkelių transporto dokumentų skaitmeninimas turi poveikio tam tikroms Sąjungos teisės aktų sritims, ypač muitinių teisės aktams. Todėl Sąjunga šiuo klausimu turi išimtinę kompetenciją. Šiuo atveju Sąjunga turėtų išreikšti savo poziciją ir, jeigu būtų rengiamas balsavimas, naudotis balsavimo teisėmis.

Pozicija

Siūloma tokia pozicija: atsižvelgti į ataskaitą, pateikti tam tikros informacijos apie atitinkamą vykdomą veiklą ir pokyčius, paskatinti toliau vertinti muitinių ir geležinkelių transporto

² Pagal funkcinio lygiavertiškumo principą nustatomi kriterijai, pagal kuriuos elektroniniai pranešimai gali būti laikomas lygiaverčiais popieriniams pranešimams. Visų pirma juo nustatomi specialūs reikalavimai, kuriuos turi atitikti elektroniniai pranešimai, kad atitiktų tuos pačius tikslus ir funkcijas, kurių siekiama tam tikromis sąvokomis, pavyzdžiui, „rašymas“, „originalas“, „pasirašyta“ ir „irašas“, tradicinėje popierine forma grindžiamoje sistemoje.

reglamentavimo sąsajas, pritarti teisės ekspertų grupės sudarymui arba alternatyviai koordinavimo tvarkai veikiančiuose OTIF organuose dėl muitų klausimų ir krovinių vežimo dokumentų skaitmeninimo.

3.4. 7 PUNKTAS. Dalinė CIM vienodųjų taisyklių peržiūra (E priedas)

Aktualumas

Šis punktas skirtas Infrastruktūros naudojimo sutarties vienodosioms taisyklėms (CUI vienodosioms taisyklėms).

Pasiūlyti pakeitimai susiję su CUI vienodųjų taisyklių 1 straipsniu („Taikymo sritis“), 3 straipsniu („Apibrėžtys“), 8 straipsniu („Valdytojo atsakomybė“), 9 straipsniu („Vežėjo atsakomybė“) ir 3, 5, 5a, 7 ir 10 straipsnių redakciniais pakeitimais. Taip pat siūloma pritaikyti aiškinamąją ataskaitą, kad būtų geriau atspindėti tvirtintini CUI vienodųjų taisyklių pakeitimai.

Pagrindinio esminio pakeitimo tikslas – paaiškinti CUI vienodųjų taisyklių taikymo sritį: 3 straipsnyje įrašyti „*tarptautinio geležinkelių transporto eismo*“ apibrėžtį – „*eismas, kuriam naudojama tarptautinė traukinio linija arba kelios sujungtos nacionalinės traukinių linijos, kurios yra ne mažiau kaip dviejose valstybėse ir kurias koordinuoja atitinkami infrastruktūros valdytojai*“, ir atitinkamai pakeisti 1 straipsnį („Taikymo sritis“), bet kartu išsaugoti ryšį su CIV ir CIM vienodosiomis taisyklėmis.

Taip siekiama užtikrinti, kad CUI vienodosios taisyklės būtų sistemingiau taikomos pagal numatytą paskirtį, t. y. tarptautiniam geležinkelių transporto eismui. Iš tikrųjų dabartinė taikymo sritis apibrėžta pradinėse CUI vienodosiose taisyklėse, suformuluotose praėjusio amžiaus paskutiniame dešimtmetyje, kai Europos Sąjunga nustatė geležinkelių infrastruktūros eksploatavimo atskyrimo nuo geležinkelio paslaugų teikimo principą. Tada OTIF atkreipė dėmesį į tai, kad dvi reguliuotinos sritys buvo susijusios ir dėl vežėjų ir (arba) geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų atgręžtinio reikalavimo teisės pagal COTIF sutartį buvo ypač svarbu sukurti vienodą teisinę (privatinės sutarčių teisės) sistemą. Šiomis aplinkybėmis tuo metu buvo logiška naujojo E priedo, kuriuo reglamentuojamos infrastruktūros naudojimo sutartys, taikymo sritį susieti su transporto operacijų vykdymu pagal CIV ir CIM vežimo sutartis. Todėl CUI vienodosios taisyklės taikomos „*bet kokiai geležinkelių infrastruktūros naudojimo sutarčiai tarptautinio vežimo tikslais pagal CIV vienodąsias taisykles ir CIM vienodąsias taisykles.*“ (CUI vienodųjų taisyklių 1 straipsnis).

Paprastai buvo aiškinama, jog tai reiškia, kad būtų geležinkelio įmonės ir jos klientų santykis lemia, kokia teisė taikoma geležinkelio įmonei ir infrastruktūros valdytojui (nacionalinė teisė vidaus vežimo sutarčiai; CUI vienodosios taisyklės – tarptautinio vežimo sutarčiai). Pagrindinis klausimas buvo atsižvelgti, ar tam, kad būtų taikomos CUI vienodosios taisyklės, pakanka, kad traukinys veža bent vieną keleivį, turintį CIV bilietą, arba bent vieną prekę su CIM važtaraščiu, nepriklausomai nuo to, ar traukinio linija apima tik vieną ar kelias vien tik vidaus eismo atkarpas, taip pat pažymint, kad CUI atsakomybės principai yra griežtesni, palyginti su tam tikrais vidaus principais, ir kad pagal Sąjungos teisę infrastruktūros pajėgumas skirstomas nacionaliniu lygmeniu.

Problema kyla dėl to, kad: 1) norėdamas vykdyti vieną vežimo sutartį, vežėjas nebūtinai turi sudaryti vieną geležinkelių infrastruktūros naudojimo sutartį; 2) sunku aiškiai atskirti geležinkelių infrastruktūros naudojimą nacionaliniam transportui ir tarptautiniam transportui, visų pirma kai linija apima atkarpą tarp dviejų valstybių narių ir kartu vieną ar kelias atkarpas, kurios naudojamos tik kaip vidaus linijos.

2014 m. OTIF sekretoriatas iš COTIF valstybių narių, Europos Komisijos ir pramonės suinteresuotųjų subjektų atstovų sudarė specialią darbo grupę.

Peržiūros komitetui pasiūlytas pakeitimo projektas atitinka kompromisinį *ad hoc* darbo grupės, posėdžiavusios keturis kartus: 2014 m. gruodžio 10 d., 2015 m. liepos 8 d., 2015 m. lapkričio 24 d. ir 2016 m. gegužės 31 d., parengtą tekstą. Komisija prisidėjo prie to rezultato, kuris, atsižvelgiant į COTIF sutarties taikymo sritį ir tikslą, t. y. tarptautinį vežimą, patvirtina, kad CUI vienodosios taisyklės taikomos tik tarptautiniam geležinkelių transporto eismui, kaip patikslinta naujojoje apibrėžtyje.

Atsižvelgęs į OTIF sekretoriato pasiūlymą, Tarptautinis geležinkelių transporto komitetas (CIT) pateikė pozicijos dokumentą LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, kuriame pabrėžė kelis rūpimus klausimus, kurie jau buvo apsvarstyti minėtoje darbo grupėje per ankstesnes sesijas. Iš esmės CIT pasisako už tai, kad, kiek tai susiję su vežėjo atgręžtinio reikalavimo teise infrastruktūros valdytojo atžvilgiu, CUI vienodosios taisyklės turėtų būti taikomos ir vidaus atkarpai, einančiai prieš tarptautiniam eismui naudojamą atkarpą ar po jos. CIT siūlo pakeisti sekretoriato pasiūlytą 3 straipsnio teksto projektą taip (išbraukiamas tekstas pažymėtas perbraukimu; įrašomas tekstas – pabraukimu): „aa) tarptautinis geležinkelių transporto eismas – eismas, kuriam naudojama tarptautinė traukinio linija arba kelios sujungtos nacionalinės traukinių linijos, kurios yra, kurių sudaro kelios sujungtos nacionalinės traukinių linijos, kurios yra ne mažiau kaip dviejose valstybėse ir kurias koordinuoja atitinkami infrastruktūros valdytojai, arba viena traukinio linija tarptautinio vežimo geležinkeliais tikslais, kaip apibrėžta pagal CIV vienodąsias taisykles ir CIM vienodąsias taisykles.“

Užsibrėžtas CIT pasiūlymo tikslas – nustatyti platų CUI vienodųjų taisyklių taikymą, taip pat ir vidaus traukinių linijoms, kai jos naudojamos kartu su tarptautine traukinio linija. Teigiama, kad „*kai geležinkelio įmonės atgręžtinio reikalavimo teisė infrastruktūros valdytojo atžvilgiu reglamentuojama pagal nacionalinę teisę, kyla problemų dėl skaidrumo ir teisinio tikrumo, nes konkrečių šalių bendroji nacionalinė (sutarčių) teisė paprastai labai skiriasi, ypač nuostatos dėl įrodymo prievolės paskirstymo ar dėl patirto turto sugadinimo arba praradimo.*“

Komisija mano, kad šiuo pasiūlymu OTIF sekretoriato tekstas nėra patobulinamas, taip pat nesilaikoma pagrindinio principo, kad CUI vienodosios taisyklės nėra sukurtos taikyti vidaus traukinio linijai, kuriai iš esmės derėtų taikyti nacionalinę teisę.

Dėl OTIF sekretoriato pasiūlyto 8 straipsnio („Valdytojo atsakomybė“) pakeitimo projekto Komisija atkreipia dėmesį, kad jis iš esmės yra redakcinio pobūdžio ir neturi poveikio nuostatos taikymo sričiai ar esmei. Pasiūlytas 9 straipsnio ir 3, 5, 5a, 7 ir 10 straipsnių pakeitimų projektas yra tik redakcinio pobūdžio.

Procedūriniai klausimai

Remiantis OTIF sekretoriato analize dokumente LAW-17126 CR 26/7.2, Peržiūros komitetas gali neturėti kompetencijos priimti sprendimą dėl visų pasiūlytų keistinių punktų, kurie visi ar iš dalies gali priklausyti Generalinės Asamblėjos kompetencijai. Sekretoriatas siūlo Peržiūros komitetui priimti pasiūlymus dėl pakeitimų ir visus CUI vienodųjų taisyklių pakeitimus pateikti Generalinei Asamblėjai, kad ši priimtų sprendimą.

Kompetencija ir naudojimasis balsavimo teisėmis

E priedo vienodosios taisyklės susijusios su private sutarčių teise, pagal kurią reglamentuojamas infrastruktūros naudojimas tarptautiniam geležinkelių susisiekimui. Neatrodo, kad pasiūlyti pakeitimai turėtų poveikio galiojančių Sąjungos taisyklių taikymo sričiai ar ją pakeistų. Todėl šiuo klausimu Sąjunga dalijasi kompetencija su valstybėmis

narėmis. Kadangi Sąjunga turi tiek pat balsų, kiek jų turi valstybės narės, kurios yra COTIF šalys, siekiant užtikrinti, kad balsuojant būtų atstovaujama 26 balsams, siūloma Sąjungai naudotis savo balsavimo teisėmis valstybių narių vardu.

Pozicija

Reikėtų pritarti generalinio sekretoriato pasiūlytiems pakeitimams, t. y. dėl CUI vienodųjų taisyklių 1 straipsnio 1 ir 2, 3 dalių (naujo aa punkto ir b, c bei g punktų pakeitimų), 5 straipsnio 1 dalies, 5a 1 ir 2 dalių, 7 straipsnio 2 dalies, 8 straipsnio 1 ir 2 dalių, 9 straipsnio 1 dalies ir 10 straipsnio 3 dalies.

OTIF generalinio sekretoriaus reikėtų prašyti visus CUI vienodųjų taisyklių pakeitimus pateikti Generalinei Asamblėjai, kad ši priimtų sprendimą.

3.5. 8 PUNKTAS. Naujasis H priedas dėl saugaus traukinių eksploatavimo tarptautinio eismo srityje

Aktualumas

2015 m. Generalinėje Asamblėjoje OTIF generalinis sekretorius pasiūlė COTIF nustatyti teisinį pagrindą, kuriuo būtų remiamas sąveika už Europos Sąjungos ribų. Naujojo H priedo projekte išdėstomos nuostatos dėl saugaus traukinių eksploatavimo tarptautinio eismo srityje. Bendras principas – valstybės valdžios institucijos, remdamosi suderintais kriterijais, geležinkelio įmonėms išduotų saugos sertifikatus kaip įrodymą, kad geležinkelio įmonės atitinkamoje valstybėje gali saugiai eksploatuoti traukinius. Šį teksto projektą tiesiogiai įkvėpė Sąjungos *acquis* ir jis yra dar vienas žingsnis link bendrų nuostatų, susijusių su reikalavimais dėl geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų, kad Sąjungoje ir už jos ribų būtų užtikrintas saugus traukinių eksploatavimas. Jeigu bus atsižvelgta į tam tikras pastabas, naujojo COTIF sutarties H priedo teksto projektas būtų visiškai suderintas su naujosios Saugos direktyvos (ES) 2016/798 ir susijusios antrinės teisės aktų nuostatomis.

Kompetencija ir naudojimasis balsavimo teisėmis

Sąjunga priėmė nemažai teisinių priemonių sąveikos ir saugos srityje, be kita ko, 2016 m. priimdama ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį. Pasiūlymas priimti naująjį COTIF H priedą turi poveikio Direktyvos (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija) taikymo sričiai. Todėl iš esmės Sąjungos kompetencija yra išimtinė ir balsavimo teisėmis turėtų naudotis Sąjunga.

Pozicija

Kalbant apie naujojo COTIF H priedo teksto projektą (dokumentas LAW-17131-CR26/8.1), Sąjunga turėtų balsuoti už pasiūlytą tekstą, jeigu (išbraukiamas tekstas pažymėtas perbraukimu; įrašomas tekstas – pabraukimu):

- 2 straipsnio b punkte žodžius „sertifikavimo institucija“ pakeisti žodžiais „saugos sertifikavimo institucija“. Keitimas turi būti daromas nuosekliai visame tekste. Tekste vokiečių kalba: žodis „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*“ įrašomas vietoj žodžio „*Zertifizierungsbehörde*“. Tekste prancūzų kalba: žodžiai „*autorité de certification de sécurité*“ įrašomi vietoj žodžių „*autorité de certification*“.

Šiuo pasiūlymu ketinama užtikrinti nuoseklumą su ES *acquis*, taip pat pačiame H priede vartojamais terminais (5 straipsnyje nurodomas „*saugos sertifikavimas*“). Šis patobulinimas rekomenduojamas, bet nebūtinas teigiamam balsavimo rezultatui pasiekti.

- 4 straipsnio 1 dalyje įrašomas sakinyss „*saugos sertifikavimo institucija ir priežiūros institucija, nurodytos 6 straipsnio 1 dalyje, gali būti du atskiri subjektai arba jos gali būti įtrauktos į tą pačią organizaciją.*“

Šiuo pasiūlymu ketinama paaiškinti, kad leidžiamos abi institucinės struktūros ir išvengiama reikalavimo įsteigti du atskirus subjektus, kai valstybėse narėse nacionalinė saugos institucija atlieka abu vaidmenis.

- 6 straipsnio 1 dalyje įrašomas sakinyss „*priežiūros institucija ir saugos sertifikavimo institucija, nurodytos 4 straipsnio 1 dalyje, gali būti du atskiri subjektai arba jos gali būti įtrauktos į tą pačią organizaciją.*“

Šiuo pasiūlymu ketinama paaiškinti, kad leidžiamos abi institucinės struktūros ir išvengiama reikalavimo įsteigti du atskirus subjektus, kai valstybėse narėse nacionalinė saugos institucija atlieka abu vaidmenis.

- 8 straipsnio 3 dalies b punkte tekstas pakeičiamas taip: „*Procedūros ir bendrasis saugos būdas, susijęs su saugos valdymo sistemos reikalavimais, kurių turi taikyti sertifikavimo institucijos išduodamos saugos sertifikatus, įskaitant reikiamus ryšius su bendruoju saugos būdu, susijusiu su pavojaus vertinimu, ir kitus susijusius teisės aktus.*“

Įrašoma nuoroda į procedūras. Tokios procedūros buvo įtrauktos į ES bendrąjį saugos būdą, susijusį su saugos valdymo sistemos reikalavimais, o dabar buvo įtrauktos į Komisijos „įgyvendinimo reglamento dėl praktinės vieno saugos sertifikato išdavimo tvarkos“ projektą. Jeigu OTIF pageidauja išlaikyti tą patį derinimo mastą, kaip planavo iš pradžių, ji, be bendrojo saugos būdo, susijusio su saugos valdymo sistemos reikalavimais, turėtų įtraukti susijusias procedūras. Šis patobulinimas rekomenduojamas, bet nebūtinai teigiamam balsavimo rezultatui pasiekti.

Ryšys su bendruoju saugos būdu, susijusiu su pavojaus vertinimu, ir kitais susijusiais teisės aktais: Komisijos deleguotojo reglamento, kuriuo nustatomi su saugos valdymo sistemos reikalavimais susiję bendrieji saugos būdai, projekte reikalaujama taikyti bendrąjį saugos būdą, susijusį su pavojaus vertinimu, ir kitus teisės aktus (visų pirma Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio technines sąveikos specifikacijas (Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS), tačiau jomis neapsiriboti), siekiant užtikrinti, kad „(organizacijos) veiklos tvarka atitiktų su sauga susijusius taikomų techninių sąveikos specifikacijų reikalavimus ir atitinkamas nacionalines taisykles, taip pat kitus aktualius reikalavimus“. Todėl pirmiau minėtam 8 straipsnio 3 dalies b punkto patobulinimu reikėtų pritarti ir jį stipriai ginti.

- 8 straipsnio 3 dalies c punkte pakeisti tekstą ir išdėstyti taip: „*Bendrasis stebėsenos saugos būdas, kurį taiko geležinkelio įmonės–ir, ~~jeigu taikoma~~, infrastruktūros valdytojai ir už techninę priežiūrą atsakingi subjektai*“.

Šis pasiūlymas suderinamas su H priedo 7 straipsnio 4 dalimi, pagal kurią reikalaujama, kad ir geležinkelio įmonės, ir infrastruktūros valdytojai „*nustatytų savo saugos valdymo sistemą ir stebėtų jos teisingą taikymą*“. Infrastruktūros valdytojai privalo taikyti bendrąjį stebėsenos saugos būdą ES ir jo taikymas už Sąjungos ribų būtų naudingas. Už techninę priežiūrą atsakingi subjektai (ECM) privalo taikyti bendrąjį stebėsenos saugos būdą. Tai, kad infrastruktūros valdytojai privalo taikyti bendrąjį saugos būdą, yra rekomenduojama, bet nebūtinai teigiamam balsavimo rezultatui pasiekti. Tai, kad ECM privalo taikyti bendrąjį saugos būdą, yra reikalaujama ir tai turėtų būti įtraukta į tekstą.

- 2 straipsnio f punkto redakcinis patobulinimas, siekiant terminus suderinti su Sąjungos terminija (tekstas vokiečių kalba): „*„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*“.
- 7 straipsnio 4 dalies redakcinis patobulinimas (tekstas vokiečių kalba): „*Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*“

Kiek tai susiję su COTIF sutarties 2, 6, 20, 33 ir 35 straipsnių pakeitimais (dokumentas LAW-17131-CR26/8.2), kurie iš tikrųjų būtini siekiant į COTIF įtraukti naująjį H priedą, Sąjunga turėtų balsuoti už siūlomą tekstą ir sutikti paprašyti generalinio sekretoriaus pakeitimus pateikti Generalinei Asamblėjai, kad ši priimtų sprendimą.

3.6. 9 PUNKTAS. Dalinė ATMF vienodųjų taisyklių peržiūra (G priedas)

Aktualumas

Tarptautiniam geležinkelių susisiekimui svarbu, kad pagal Sąjungos teisę ir COTIF sutartį taikomos nuostatos būtų suderintos. ATMF vienodųjų taisyklių nuostatos yra suderintos su Europos Sąjungos Sąveikos direktyva 2008/57/EB ir su atitinkamomis Saugos direktyvos 2009/49/EB dalimis. Priėmusi ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį, Sąjunga pakeitė kai kurias šio *acquis* nuostatas ir OTIF Techninių ekspertų komitetui (CTE) ir jo nuolatinėms darbo grupėms apie šiuos pakeitimus pranešė. Remdamiesi Komisijos analize, OTIF sekretoriatas ir darbo grupė parengė ATMF vienodųjų taisyklių pakeitimus, kad užtikrintų nuolatinį derinimą su Sąjungos teise.

Pakeitimai, susiję su ATMF vienodųjų taisyklių 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 ir 13 straipsniais, yra būtini siekiant suderinti tam tikrą terminiją su naujosiomis ES nuostatomis ir atsižvelgti į tam tikrus procedūrinius pasikeitimus ES, visų pirma į tai, kad ES geležinkelių agentūra bus kompetentinga išduoti leidimus transporto priemonėms. Dėl pasiūlytų pakeitimų pagrindinis ATMF principas nesikeičia.

Kompetencija ir naudojimosi balsavimo teisėmis

Sąjunga priėmė nemažai teisinių priemonių sąveikos ir saugos srityje, be kita ko, 2016 m. priimdama ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį. Šiuo atveju teksto projektu iš dalies keičiamos ATMF vienodosios taisyklės, kurios apima transporto priemonių leidimus. Šios nuostatos yra įtrauktos į Direktyvą (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (nauja redakcija). Taigi šis klausimas patenka į (išimtinę) Sąjungos kompetenciją, todėl balsavimo teisėmis turėtų naudotis Sąjunga.

Pozicija

Pakeitimų projektas, kaip nurodyta dokumente LAW-17133-CR26/9, yra grindžiamas Sąjungos pasiūlymu, ir, jeigu bus atsižvelgta į toliau pateikiamas pastabas, būtų visiškai suderinamas su naujosios Sąveikos direktyvos (ES) 2016/797 ir susijusios antrinės teisės aktų nuostatomis.

Sąjunga turėtų pritarti pasiūlytų pakeitimų projektui, jeigu (išbraukiamas tekstas pažymėtas perbraukimu; įrašomas tekstas – pabraukimu):

- 7 straipsnio 1a dalies tekstas pakeičiamas taip:

„Transporto priemonės atitinka vienodas technines normas (UTP), taikytinas tuo metu, kai teikiamas prašymas dėl priėmimo, patobulinimo arba atnaujinimo pagal šias vienodąsias taisykles, ir atsižvelgiant į perkėlimo strategiją UTP taikyti, kaip nustatyta APTU 8 straipsnio 2a punkte ir 8 straipsnio 4 dalies f punkte, ir galimybes daryti išimtis, kaip nustatyta ATMF 7a straipsnyje; ši atitiktis yra nuolatos išlaikoma, kol kiekviena transporto priemonė naudojama.

CTE atsižvelgia į poreikį parengti šių vienodųjų taisyklių priedą ir įtraukti nuostatas, pagal kurias pareiškėjams būtų užtikrinamas didesnis teisinis tikrumas dėl taikytinų normų dar prieš jiems pateikiant prašymą dėl transporto priemonės priėmimo, patobulinimo arba atnaujinimo.“

Teisinis tikrumas yra itin svarbus ES pramonei. Pasiūlymo tikslas – užtikrinti didesnį teisinį tikrumą, taip pat įvesti (ES) išankstinio bendradarbiavimo sąvoką, savanorišką procesą, kurio metu, remiantis pareiškėjo pateikta informacija, leidimą išduodantis subjektas pateikia nuomonę ir nustato, kuri techninių sąveikos specifikacijų (TSS) redakcija ir kurios nacionalinės taisyklės bus taikomos vėliau pateikiamam leidimo prašymui (neatmetant teisinių reikalavimų pakeitimų, kurie paneigtų šią nuomonę). Pasiūlymu siekiama suteikti įgaliojimus CTE apsvarstyti tokių nuostatų įtraukimą į COTIF.

- 2 straipsnio w punkte pakeisti apibrėžtį ir vartoti terminą „transporto priemonė“ nuosekliai visame tekste (visomis kalbomis).

Apibrėžtis turėtų būti išdėstyta taip: „transporto priemonė – bėgiais judanti ratinė geležinkelių transporto priemonė su traukos sistema arba be jos.“ Ši apibrėžtis yra suderinama su apibrėžtimi, kuri pateikiama Direktyvos (ES) 2016/797 dėl sąveikos 2 straipsnio 3 dalyje. Visame tekste turėtų būti vartojamas terminas „transporto priemonė (-ės)“, o ne terminas „geležinkelių transporto priemonė“, kuris vartojamas tam tikrose vietose.

- 5 straipsnio redakcinis patobulinimas (tekstas vokiečių kalba): žodį „Notifikation“ pakeisti žodžiu „Notifizierung“ šiame tekste „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]“. ir toliau „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 straipsnio redakcinis patobulinimas (tekstas vokiečių kalba): žodį „Verzeichnis“ pakeisti žodžiu „Dossier“ šiame tekste „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.“ ir toliau „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen“.
- 13 straipsnio 1 dalies a punkto redakcinis patobulinimas (tekstas vokiečių kalba): santrumpą CTE pakeisti visu komiteto pavadinimu šiame tekste „comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;“ ir „mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;“.
- Įrašyti šį 14 straipsnį: „14 straipsnis. Priedai ir rekomendacijos

§ 1. Techninių ekspertų komitetas nusprendžia, ar priimti priedą ar nuostatą, kuria jis iš dalies keičiamas, pagal Sutarties 16, 20 straipsniuose ir 33 straipsnio 6 dalyje nustatytą tvarką. Sprendimai įsigalioja pagal Sutarties 35 straipsnio 3 ir 4 dalis.

§ 2. *Prašymą dėl priedo priėmimo arba jį iš dalies keičiančios nuostatos gali priimti: a) bet kuri susitariančioji valstybė; b) bet kuri regioninė organizacija, kaip apibrėžta ATMF 2 straipsnio x punkte; c) bet kuri tarptautinė atstovų asociacija, kurios nariams priedo buvimas yra būtinas dėl saugos ir ekonomikos priežasčių vykdant savo veiklą.*

§ 3. *Už priedų rengimą remiantis prašymais, pateiktais pagal 2 dalį, atsakingas Techninių ekspertų komitetas, kuriam padeda atitinkamos darbo grupės ir generalinis sekretorius.*

§ 4. *Techninių ekspertų komitetas gali rekomenduoti metodus ir praktiką, susijusius su tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techniniu priėmimu.“*

Šis straipsnis būtinas siekiant išdėstyti, kaip CTE gali įgyvendinti įgaliojimus, kurie jam suteikti pasiūlytu papildomu sakiniu 7 straipsnio 1a dalyje. Šis straipsnis yra toks pats kaip naujojo H priedo 8 straipsnis.

3.7. 10 PUNKTAS. Dalinė APTU vienodųjų taisyklių peržiūra (F priedas)

Aktualumas

Tarptautiniam geležinkelių susisiekimui svarbu, kad pagal Sąjungos teisę ir COTIF sutartį taikomos nuostatos būtų suderintos. ATMF vienodųjų taisyklių nuostatos yra suderintos su Sąveikos direktyvos 2008/57/EB nuostatomis, visų pirma nuostatomis, susijusiomis su vienodų techninių normų turiniu (UTP) ir jų lygiavertiškumu Europos Sąjungos techninėms sąveikos specifikacijoms (TSS). Priėmusi ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį, visų pirma Sąveikos direktyvos (ES) 2016/797 naują redakciją, Sąjunga pakeitė kai kurias šio *acquis* nuostatas ir OTIF Techninių ekspertų komitetui (CTE) ir jo nuolatinėms darbo grupėms apie šiuos pakeitimus pranešė. Remdamiesi Europos Komisijos analize, OTIF sekretoriatas ir darbo grupė parengė APTU vienodųjų taisyklių pakeitimus, kad užtikrintų nuolatinį derinimą su Sąjungos teise. Su APTU vienodųjų taisyklių 8 straipsniu susijusių pakeitimų esmė – į UTP, kurios lygiavertės Europos Sąjungos TSS, įrašomi du skirsniai. Šie pakeitimai yra būtini siekiant užtikrinti, kad ateityje Europos Sąjungos TSS ir COTIF UTP turinys išliktų lygiavertis. Dėl pasiūlytų pakeitimų pagrindinis APTU principas nesikeičia.

Kompetencija ir naudojimasis balsavimo teisėmis

Sąjunga priėmė nemažai teisinių priemonių sąveikos ir saugos srityje, be kita ko, 2016 m. priimdama ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį. Šiuo atveju teksto projektu iš dalies keičiamos APTU vienodosios taisyklės, kurios apima geležinkelių transporto priemonių technines specifikacijas. Šios nuostatos yra įtrauktos į Direktyvą (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (nauja redakcija). Taigi šis klausimas patenka į išimtinę Sąjungos kompetenciją, todėl balsavimo teisėmis turėtų naudotis Sąjunga.

Pozicija

Pakeitimų projektas, kaip nurodyta dokumente LAW-17133-CR26/10, yra grindžiamas Sąjungos pasiūlymu, ir yra visiškai suderinamas su naujosios Sąveikos direktyvos (ES) 2016/797 ir susijusios antrinės teisės aktų nuostatomis.

Sąjunga turėtų pritarti COTIF sutarties F priedo 8 straipsnio pakeitimams ir atitinkamos aiškinamosios ataskaitos pakeitimų patvirtinimui.

3.8. 13 PUNKTAS. Dalinė CUV vienodųjų taisyklių peržiūra (Šveicarijos pateiktas pasiūlymas)

Aktualumas

2017 m. lapkričio 13 d. Šveicarija pateikė dokumentą LAW-17144-CR 26/13, kuriame siūlo iš dalies pakeisti CUV vienodųjų taisyklių 7 straipsnio 1 dalį, susijusią su transporto priemonės valdytojo ir transporto priemonės naudotojo (geležinkelio įmonių) atsakomybe, jeigu transporto priemone padaroma žala ir jos priežastis yra transporto priemonės defektas.

2017 m. gruodžio 18 d. OTIF sekretoriatas paskelbė Šveicarijos pasiūlymo išorės teisinį tyrimą (dokumentas LAW-17156-CR26/13 Add.1). 2018 m. sausio 19 d. OTIF sekretoriatas paskelbė dokumentą LAW-18001-CR26/13 Add.2 dėl pasiūlymų iš dalies pakeisti CUV vienodųjų taisyklių 7 straipsnį peržiūros. Šiame dokumente trumpai apibendrinama ankstesnė diskusija šiuo klausimu atitinkamoje OTIF darbo grupėje ir primenama, kad paskutiniame Generalinės Asamblėjos posėdyje 2015 m. rugsėjo mėn. nebuvo galima priimti jokio siūlomo sprendimo.

Šveicarijos pasiūlymas pateiktas Peržiūros komitetui apsvarstyti ir galbūt pateikti kitam Generalinės Asamblėjos posėdžiui, kad ši priimtų sprendimą. Šiame pasiūlyme pateikiamas naujas kriterijus teikiant įrodymus dėl valdytojo atsakomybės už transporto priemonės defekto padarytą žalą. Iš tikrųjų pagal dabartinę CUV vienodųjų taisyklių 7 straipsnį, jeigu jį taikytų susitariančiosios šalys, transporto priemonės turėtojas atsako už transporto priemonės padarytą žalą tik jeigu įrodoma jo kaltė. Pagal siūlomą pakeitimą, atrodytų, kad įtraukiamas dar vienas kriterijus: kad turėtojas turi įrodyti, kad jis nėra atsakingas už defektą, dėl kurio atsirado žala.

Reikėtų pažymėti, kad dabartinio CUV 7 straipsnio 2 dalyje patikslinama, kad „*sutarties šalys gali susitarti dėl kitokių nuostatų, negu įtvirtinta 1 dalyje*“.

Tuo remdamosi sektoriaus įmonės 2013–2016 m. vykdė derybas ir pasiekė susitarimą, kurį patvirtino 600 geležinkelių įmonių ir kuriuo leidžiami vagonų bendrųjų naudojimo sąlygų (GCU)³ būtini pakeitimai, kad būtų geriau išaiškintos vagonų savininkų pareigos. Pasirašytu susitarimu GCU papildomos nauju 27 straipsniu dėl atsakomybės principo, kai vagonu padaroma žala, siekiant didesnės pusiausvyros ir didesnio aiškumo visam sektoriui, jeigu vagonu padaroma žala. Aiškiai įvedama sąvoka „*kaltės prezumpcija*“, kuri leidžia reikalauti valdytojo atsakomybės už transporto priemonės gedimą, kurį sukėlė techninės priežiūros pareigos nevykdymas. Šis pakeitimas taikomas nuo 2017 m. sausio 1 d.

Dabartinė GCU 27 straipsnio formuluotė yra tokia: „*27 straipsnis. Atsakomybės principas*

27.1. Valdytojas arba ankstesnis naudotojas, kuriam taikoma ši sutartis, yra atsakingas už žalą, kurią padarė vagonas, jeigu galima įrodyti jo kaltę. Laikoma, kad valdytojas yra kaltas, jeigu jis netinkamai atliko savo pareigas, kurios kyla iš 7 straipsnio, nebent šis pareigos neatlikimas nepadarė žalos arba prie jos neprisidėjo.

³ Bendrosios naudojimo sąlygos (GCU) yra daugiašalių sutarčių sistema, grindžiama CUV (COTIF D priedu) dėl vagonų naudojimo ir jį papildanti. Į jas įtrauktos visos svarbios geležinkelio įmonių ir vagonų valdytojų abipusės teisės ir pareigos, susijusios su vagonų naudojimu, ir sutarties šalims nebereikia derėtis dėl daugelio dvišalių susitarimų, taigi užtikrinama vagonų sąveika liberalizuotoje Europos geležinkelių rinkoje. Jas prireikus gali lanksčiai papildyti kitos sutartys. Jose nenurodytos komercinės sąlygos.

27.2. *Atsakinga šalis naudotojai (geležinkelio įmonei) atlygina žalą, susijusią su bet kokiomis trečiosios šalies pretenzijomis, jeigu nėra naudotojos geležinkelio įmonės kaltės.*

27.3. *Jeigu naudotoja (geležinkelio įmonė) iš dalies atsakinga, žalą atlygina kiekviena iš šalių proporcingai jos atsakomybės daliai.*

27.4. *Jeigu už žalą atsakinga arba iš dalies atsakinga trečioji šalis, sutarties šalys visų pirma reikalauja, kad šią žalą atlygintų trečioji šalis. Visų pirma pasirašiusioji šalis, kuri yra sudariusi sutartį su trečiąja šalimi, trečiosios šalies reikalauja žalą atlyginti pirmumo tvarka.*

27.5. *Sąjungos prašymu, reikalaujama, kad valdytojas pateiktų savo civilinės atsakomybės draudimo pagal taikomus teisės aktus įrodymą.*“

Šiandien dauguma Sąjungoje veikiančių valdytojų ir geležinkelio įmonių taiko GCU pagal dabartinio CUV 7 straipsnio 2 dalį. Todėl Šveicarijos pasiūlymas nėra būtinas, nes sektoriaus įmonių pasiekti susitarimai yra pakankami, kad būtų aiškiai apibrėžta valdytojų ir geležinkelio įmonių atsakomybė, jeigu pagal pardavimo sutartį įsigyta transporto priemonė būtų padaryta žala. Nėra jokių požymių, kad šiuo susitarimu nebūtų užtikrinama derama atitinkamų šalių interesų pusiausvyra. Be to, Šveicarijos pasiūlyti pakeitimai nėra tvirtai ir pakankamai pagrįdžiami.

Kompetencija ir naudojimasis balsavimo teisėmis

D priedo vienodosios taisyklės susijusios su transporto priemonių naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarčių teise. Pasiūlyti pakeitimai dėl atsakomybės už transporto priemonę padarytus nuostolius ar žalą neturi poveikio galiojančioms Sąjungos taisyklėms ar jų nepakeičia. Todėl šiuo klausimu Sąjunga dalijasi kompetencija su valstybėmis narėmis.

Kadangi Sąjunga turi tiek pat balsų, kiek jų turi valstybės narės, kurios yra COTIF šalys, siekiant užtikrinti, kad balsuojant būtų atstovaujama 26 balsams, siūloma Sąjungai naudotis savo balsavimo teisėmis valstybių narių vardu.

Pozicija

Sąjunga turėtų nepritarti Šveicarijos apsvarstyti pateiktam CUV vienodųjų taisyklių 7 straipsnio pakeitimui.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

SESV 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtaime organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

Sąvoka „*teisinę galią turintys aktai*“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „*gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį*“⁴.

OTIF Peržiūros komitetas yra susitarimu, būtent Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartimi (COTIF), sukurtas organas.

⁴ Sprendimo Vokietija prieš Tarybą (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

Aktai, kuriuos turi priimti OTIF Peržiūros komitetas, yra teisinę galią turintys aktai. Numatomi aktai gali labai paveikti geležinkelių transporto srities ES teisės aktų turinį.

Numatomais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu priimama pozicija, tikslo ir turinio. Numatomas aktas susijęs su geležinkelių transportu.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 91 straipsnis.

4.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 91 straipsnis kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

5. SIŪLOMO AKTO SKELBIMAS

OTIF Peržiūros komiteto aktu bus iš dalies pakeista COTIF ir kai kurie jos priedai, todėl tikslinga po jo priėmimo jį paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi OTIF Peržiūros komiteto 26-ojoje sesijoje dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) ir jos priedų pakeitimų

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) pagal Tarybos sprendimą 2013/103/ES Sąjunga prisijungė prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (toliau – COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu⁵;
- (2) COTIF taiko visos valstybės narės, išskyrus Kiprą ir Malta;
- (3) numatoma, kad Peržiūros komitetas, įsteigtas pagal COTIF sutarties 13 straipsnio 1 dalies c punktą, 2018 m. vasario 27 d. – kovo 1 d. vykiančioje 26-ojoje sesijoje nuspręs dėl tam tikrų COTIF ir kai kurių jos priedų, būtent E priedo (Vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės – CUI), F priedo (Vienodosios techninių standartų tvirtinimo ir vienodų techninių normų, taikomų geležinkelio priemonėms, kurias ketinama naudoti tarptautiniam susisiekimui, priėmimo taisyklės – APTU) ir G priedo (Vienodosios tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techninio priėmimo taisyklės – ATMF), pakeitimų;
- (4) toje sesijoje Peržiūros komitetas taip pat turi nuspręsti, ar priimti naująjį H priedą dėl saugaus traukinių eksploatavimo tarptautinio eismo srityje;
- (5) OTIF Peržiūros komiteto darbo tvarkos taisyklių pakeitimų tikslas – atnaujinti tam tikras nuostatas dėl Sąjungos prisijungimo prie COTIF 2011 m., visų pirma nuostatas dėl regioninės organizacijos balsavimo teisės ir kvorumo nustatymo;
- (6) COTIF pakeitimų tikslas – patobulinti ir palengvinti sutarties peržiūros tvarką, siekiant darnaus ir greito COTIF ir jos priedų pakeitimų ir užkirsti kelią neigiamam dabartinės ilgos peržiūros tvarkos poveikiui, įskaitant Peržiūros komiteto ir Generalinės

⁵ 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimas 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo (OL L 51, 2013 2 23, p. 1). Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF) susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie COTIF sutarties (toliau – Susitarimas) tekstas pridedamas prie Tarybos sprendimo.

Asamblėjos priimtų pakeitimų vidinio ir išorinio nesuderinamumo, ypač su Sąjungos teise, riziką;

- (7) E priedo (CUI) pakeitimų tikslas – paaiškinti CUI vienodųjų taisyklių taikymo sritį siekiant užtikrinti, kad CUI vienodosios taisyklės būtų sistemingiau taikomos pagal numatytą paskirtį, t. y. tarptautiniam geležinkelių transporto eismui, kaip antai krovinių koridoriams arba tarptautiniam keleivių vežimui geležinkeliais;
- (8) F (APTU) ir G (ATMF) priedų pakeitimų tikslas – suderinti OTIF ir Sąjungos taisykles, visų pirma po to, kai 2016 m. buvo priimtas ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys;
- (9) naujuoju H priedu ketinama didinti sąveiką už Europos Sąjungos ribų remiantis suderintų kriterijų, pagal kuriuos valstybės valdžios institucijos geležinkelio įmonėms išduota saugos sertifikatus kaip įrodymą, kad geležinkelio įmonės atitinkamoje valstybėje gali saugiai eksploatuoti traukinius, principu;
- (10) dauguma siūlomų pakeitimų atitinka Sąjungos teisę ir strateginius tikslus, todėl Sąjunga jiems turėtų pritarti. Kai kuriuos pakeitimus reikia plačiau aptarti Sąjungoje, todėl 26-ojoje Peržiūros komiteto sesijoje jiems reikėtų nepritarti,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

- 1. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi pagal 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartį su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, įsteigto Peržiūros komiteto 26-ojoje sesijoje, išdėstyta šio sprendimo priede.
- 2. Dėl neesminių šio sprendimo priede nurodytų dokumentų pakeitimų Sąjungos atstovai Peržiūros komitete gali sutarti be papildomo Tarybos sprendimo.

2 straipsnis

Priimtas OTIF Peržiūros komiteto sprendimas skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Komisijai.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*