



Eiropas Savienības
Padome

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

6034/18

Starpiestāžu lieta:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

PRIEKŠLIKUMS

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

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

Pielikumā: COM(2018) 63 *final*

Briselē, 7.2.2018.
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu par tās nostājas pieņemšanu, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) Revīzijas komitejas 26. sesijā attiecībā uz dažiem Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) un tās papildinājumu grozījumiem.

OTIF izstrādā vienveidīgus starptautiskā dzelzceļa transporta juridiskos režīmus trijām būtiskām darbības jomām: tehniskajai savstarpējai izmantojamībai, bīstamajām kravām un dzelzceļa līgumtiesībām.

OTIF ģenerālsēkretārs ir sasaucis *COTIF99* Revīzijas komitejas 26. sesiju, kas notiks no 2018. gada 27. februāra līdz 1. martam Bernē, Šveicē.

Dokumenti, kas attiecas uz darba kārtības punktiem, ir pieejami *OTIF* tīmekļa vietnē, sekojot šādai saitei: http://otif.org/en/?page_id=126.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*)

COTIF ir *OTIF* dibināšanas juridiskais dokuments. Tā nosaka organizācijas vadību, tās mērķus, pilnvaras, attiecības ar dalībvalstīm, kā arī darbību kopumā. Pavisam ir 46 *COTIF* dalībvalstis, ieskaitot 26 ES dalībvalstis, t. i., visas, izņemot Kipru un Maltu.

COTIF ir divas daļas: pati konvencija un tās septiņi papildinājumi, ar ko nosaka vienotas dzelzceļa tiesības, t. i., tehniski funkcionālās prasības un tipveida līgumus par pasažieru un preču pārvadāšanu:

A papildinājums	Pasažieru starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgums	<i>CIV</i>
B papildinājums	Kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgums	<i>CIM</i>
C papildinājums	Bīstamo kravu starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi	<i>RID</i>
D papildinājums	Līgums par ritekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē	<i>CUV</i>
E papildinājums	Līgums par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē	<i>CUI</i>
F papildinājums	Tādu tehnisko standartu apstiprināšana un vienotu tehnisko priekšrakstu pieņemšana, kas piemērojami izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētajiem dzelzceļa materiāliem	<i>APTU</i>
G papildinājums	Starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehniskā atzīšana	<i>ATMF</i>

2.2. Nolīgums starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju (OTIF)

2011. gada 16. jūnijā Padome pieņēma Padomes Lēmumu 2013/103/ES par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju (OTIF) par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu¹. Nolīgums stājās spēkā 2011. gada 1. jūlijā. Savienība, tāpat kā visas dalībvalstis, izņemot Kipru un Maltu, ir šā nolīguma puse. Padomes Lēmumā 2013/103/ES ir noteikts, ka Komisija pārstāv Savienību OTIF sanāksmēs. Tajā ir ietverts arī Savienības paziņojums par kompetences īstenošanu (I pielikums) un paredzēti Padomes, dalībvalstu un Komisijas iekšējie noteikumi procedūrās saistībā ar OTIF (III pielikums).

2.3. OTIF Revīzijas komiteja

Revīzijas komiteja ir kompetenta pieņemt lēmumus, ar ko groza COTIF, CIV, CIM, CUV un CUI vienveida noteikumus, kā arī dažos gadījumos — APTU un ATMF vienveida noteikumus. Dažos noteiktos gadījumos Revīzijas komiteja var grozījumus apstiprināt pati vai iesniegt pieņemtos grozījumus dalībvalstīm, lai tos apstiprinātu Ģenerālajā asamblejā.

Iepriekšējā (25.) Revīzijas komitejas sesija notika 2014. gada 25. un 26. jūnijā.

Savienība un/vai tās dalībvalstis piedalās šajā procesā saskaņā ar OTIF paredzēto procesuālo kārtību, Revīzijas komitejas reglamentu un noteikumiem, kas paredzēti Nolīgumā par Savienības pievienošanos COTIF.

Revīzijas komitejā ir kvorums, ja balsošanas laikā tās sanāksmē ir pārstāvēta lielākā daļa OTIF dalībvalstu, kam ir tiesības balsot. Tomēr COTIF 13. panta 3. punktā noteikts, ka OTIF dalībvalstīm, kas ir iesniegušas paziņojumu par viena vai vairāku papildinājumu nepiemērošanu, nav tiesību balsot par grozījumiem attiecīgajā papildinājumā. Balstoties uz Revīzijas komitejas 26. sesijas sanāksmes dokumentu INF.2, kuru OTIF Sekretariāts izplatīja 2018. gada 19. janvārī, tika konstatēts, ka visas 26 ES dalībvalstis, kas ir COTIF puses, piemēro visus papildinājumus.

2.4. Savienības kompetence un balsstiesības Revīzijas komitejā

ES un OTIF nolīguma 6. pantā ir teikts:

“1. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai ir ekskluzīva kompetence, Savienība īsteno tās dalībvalstu balsošanas tiesības saskaņā ar konvenciju.

2. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai un tās dalībvalstīm ir dalīta kompetence, balso vai nu Savienība, vai tās dalībvalstis.

3. Savienības balsu skaits ir līdzvērtīgs to Savienības dalībvalstu balsu skaitam, kuras vienlaikus ir konvencijas dalībnieces, ievērojot konvencijas 26. panta 7. punktu. Ja balso Savienība, tās dalībvalstis nebalso.”

Savienības un tās dalībvalstu interesēs Savienībai balsstiesības būtu jāīsteno attiecībā uz visiem punktiem, par kuriem tiek balsots un par kuriem tiek ierosināta Savienības nostāja. Tam būtu jāattiecas ne tikai uz ekskluzīvas kompetences, bet arī dalītas kompetences gadījumiem, kuros nolīgums paredz iespēju izvēlēties starp dalībvalstu un Savienības balsojumiem (nolīguma 6. panta 2. punkts).

¹ Padomes 2011. gada 16. jūnija Lēmums 2013/103/ES, OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp.

Praksē tas nozīmē, ka jautājumos, kuri ir Savienības kompetencē un par kuriem ir ieņemta Savienības nostāja, Savienības pārstāvim būs 26 balsis, automātiski tiks sasniegts kvorums un Savienības pozīcijai vajadzētu būt noteicošajai. Balsis tiktu skaitītas, neņemot vērā atsevišķu dalībvalstu pārstāvību sanāksmē.

2.5. Paziņojums *OTIF* ģenerāļsekretāram

Šajā tabulā rezumēta Savienības kompetences joma un paredzētā balsstiesību pārstāvība.

Darba kārtības punkts	Savienības kompetence	Balsstiesību pārstāvība
2. Priekšsēdētāja un priekšsēdētāja vietnieka ievēlēšana	Dalīta	Dalībvalstis
3. Darba kārtības pieņemšana	Dalīta un ekskluzīva	Savienība
4. Reglamenta grozīšana	Dalīta un ekskluzīva	Savienība
5. Daļēja <i>COTIF</i> pārskatīšana	Dalīta	Savienība
6. Daļēja <i>CIM</i> vienveida noteikumu pārskatīšana (ziņojums)	Ekskluzīva	Savienība (ja notiek balsošana)
7. Daļēja <i>CUI</i> vienveida noteikumu pārskatīšana	Dalīta	Savienība
8. Jauns H papildinājums	Ekskluzīva	Savienība
9. Daļēja <i>ATMF</i> vienveida noteikumu pārskatīšana	Ekskluzīva	Savienība
10. Daļēja <i>APTU</i> vienveida noteikumu pārskatīšana	Ekskluzīva	Savienība
11. Nepieciešamība saskaņot piekļuves nosacījumus (diskusija)	Dalīta	Neattiecas
12. Citi jautājumi (juridisko ekspertu darba grupas izveidošana)	Dalīta	Dalībvalstis
13. Daļēja <i>CUV</i> vienveida noteikumu pārskatīšana	Dalīta	Savienība

Saskaņā ar ES un *OTIF* nolīguma 6. panta 4. punktu Savienībai, ko pārstāv Komisija, pirms sanāksmes būtu jāinformē *OTIF* par Revīzijas komitejas darba kārtības punktiem, kuri ir Savienības kompetencē (ekskluzīvā vai dalītā) un attiecībā uz kuriem Savienība īsteno balsstiesības. Komisijai šajā nolūkā būtu jāadresē vēstule *OTIF* ģenerāļsekretāram.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM *OTIF* REVĪZIJAS KOMITEJAS 26. SESIJĀ

Šajā iedaļā aplūkoti darba kārtības punkti, kurus nepieciešams paskaidrot sīkāk. Ierosinātā lēmuma pielikumā ir aplūkots katrs darba kārtības jautājums un jo īpaši izklāstīta situācija saistībā ar kompetenci, kā arī ieņemamās nostājas.

3.1. 4. PUNKTS. Revīzijas komitejas reglamenta grozīšana

Nozīmība

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

nolīgumam. Revīzijas komitejas reglamenta grozījumu priekšlikumi ir izklāstīti dokumenta LAW-17125-CR 26/4 pielikumā, kura mērķis ir arī risināt noteiktus jautājumus, kas ir saistīti ar komitejas valodu režīmu un darba kārtību (1., 3., 7., 8., 9., 10., 11., 15., 25. un 26. pants). Minētie pārējie grozījumu projekti, kas attiecas uz procesuāliem jautājumiem, šķiet piemēroti, jo to mērķis ir uzlabot komitejas administratīvo vadību.

Kompetence un balsstiesību īstenošana

Ierosinātie Revīzijas komitejas reglamenta grozījumi ir Savienības kompetencē esošs jautājums, jo tie ietekmē to, kā Savienība īsteno savu kompetenci *OTIF*. Daži no grozījumiem ir tieši saistīti ar tās pievienošanos *COTIF*. Pat ja kompetence ir dalīta ar dalībvalstīm, balsstiesības šajā gadījumā būtu jāīsteno Savienībai, lai nodrošinātu, ka balsošanā ir pārstāvētas 26 balsis.

Nostāja

Visi grozījumu projekti, ko šajā darba kārtības punktā ierosinājis *OTIF* Sekretariāts, būtu jāatbalsta.

3.2. 5. PUNKTS. Daļēja pamatkonvencijas pārskatīšana

Nozīmība

Dokumentā LAW-17126 CR 26/5 izklāstītā priekšlikuma mērķis ir uzlabot un atvieglot *COTIF* pārskatīšanas procedūru, lai varētu konsekventi un ātri izdarīt grozījumus *COTIF* konvencijā un tās papildinājumos, kā arī novērst pašreizējās ilgstošās pārskatīšanas procedūras nelabvēlīgo ietekmi, tostarp risku, ka pastāvēs Revīzijas komitejas un Ģenerālās asamblejas pieņemto grozījumu iekšēja nesaskaņotība, kā arī ārēja nesaskaņotība, jo īpaši ar Savienības tiesību aktiem.

OTIF Sekretariāta iesniegtajā dokumentā ir atgādināts par pēdējo divu gadu laikā paveikto darbu un apspriešanām, kas attiecas uz pašreizējo tiesisko regulējumu, nepieciešamību/iespējām grozīt *COTIF* pārskatīšanas procedūru, pašreizējās *COTIF* pārskatīšanas procedūras sarežģītību un nelabvēlīgo ietekmi, kā arī starptautisko organizāciju līgumu grozījumu pieņemšanas starptautiskajām tiesībām un praksi.

Šā procesa rezultāts ir viens galvenais ieteikums — pārskatīt konvencijas 34. pantu, lai pēc būtības paredzētu noteiktu laikposmu (36 mēnešus), kurā stājas spēkā Ģenerālās asamblejas pieņemtie papildinājumu grozījumi. Grozījuma projekts ietver arī elastības klauzulu, kas ļauj šo termiņu atsevišķos gadījumos pagarināt: “Ģenerālā asambleja var atlikt grozījumu stāšanos spēkā, ja tā nolēmis 14. panta 6. punktā noteiktais vairākums, kas vajadzīgs lēmumu pieņemšanai attiecībā uz priekšlikumiem grozīt konvenciju.”

OTIF Sekretariāta ieteikumā bija atspoguļots viedoklis, kas valdīja attiecīgajā darba grupā, kura strādāja ar šo jautājumu; tika konstatēts, ka *OTIF* dalībniekiem būtu jāspēj transponēt pieņemtos grozījumus — tajā skaitā ar parlamenta procedūru starpniecību — trīs gadu laikā, kas atbilst arī parastajam laikposmam starp Ģenerālās asamblejas sanāksmēm. Priekšlikums šķiet sabalansēts, elastīgs, proporcionāls un nepieciešams *OTIF* efektīvas funkcionēšanas un attīstības atbalstam.

Kompetence un balsstiesību īstenošana

Ierosinātajai daļējai *COTIF* pārskatīšanai ir nozīme attiecībā uz Savienības kompetences īstenošanu *OTIF*. Šis jautājums ir Savienības kompetencē. Pat ja kompetence ir dalīta ar dalībvalstīm, balsstiesības šajā gadījumā būtu jāīsteno Savienībai, lai nodrošinātu, ka balsošanā ir pārstāvētas 26 balsis.

Nostāja

Priekšlikums grozīt COTIF 34. pantu būtu jāatbalsta.

3.3. 6. PUNKTS. B papildinājuma (CIM vienveida noteikumi) daļēja pārskatīšana: OTIF ģenerālsekretāra ziņojums

Nozīmība

Ar šo ziņojumu Revīzijas komiteja tiek informēta par progresu attiecībā uz gatavošanos CIM vienveida noteikumu pārskatīšanai, īpašu uzmanību pievēršot ieviešamajiem noteikumiem par elektronisko pavadzīmi. CIM vienveida noteikumu darba grupa vienojās, ka princips par datu reģistrācijas funkcionālo līdzvērtīgumu² ar papīra formu ir priekšnoteikums (pašreizējais CIM vienveida noteikumu 6. panta 9. punkts) visām funkcijām, kuras šobrīd pilda papīra pavadzīme. Tomēr šis princips ir īstenots atšķirīgi, tāpēc tā dēļ dažkārt ir radušās atšķirības starp valstu tiesību aktiem. Turklāt tas nav atrisinājis visas problēmas, jo īpaši attiecībā uz elektronisko parakstu.

Ģenerālsekretārs Revīzijas komitejas 26. sesijā ziņo par svarīgākajiem nesenajiem pēdējo divu gadu notikumiem, proti, par Starptautiskās Dzelzceļa transporta komitejas (CIT) ziņojumu par dzelzceļa transporta dokumentu digitalizāciju un ziņojuma secinājumiem, Digitālā transporta un loģistikas foruma (DTLF) pašreizējo darbu, notikumiem muitas nozarē un iespējamo ietekmi uz CIM pavadzīmi kā tranzīta dokumentu.

Ziņojumā norādīts, ka jācenšas rast risinājumu vienkāršam digitālajam dzelzceļa tranzītam, kam būtu efektīva saskarne ar transporta dokumentiem. Pēc OTIF Sekretariāta domām, šim nolūkam būs nepieciešams definēt nozares digitālajiem risinājumiem izstrādājamās saskarnes.

Lai to panāktu, ģenerālsekretārs plāno 2018. gadā izveidojamās juridisko ekspertu darba grupas darba programmā iekļaut šādus divus prioritārus jautājumus:

- muitas un transporta noteikumu saskarpunktu novērtēšana nolūkā nodrošināt efektīvu starptautisko dzelzceļa satiksmi, jo īpaši kravas transporta jomā,
- starptautiskā transporta, jo īpaši transporta dokumentu, digitalizācijas novērtēšana.

Kompetence, nostājas paušana un iespējama balsstiesību īstenošana

Kā minēts iepriekšējā iedaļā, dzelzceļa transporta dokumentu digitalizācija skar noteiktas Savienības tiesību aktu jomas, jo īpaši tiesību aktus muitas jomā. Tāpēc Savienības kompetence šajā jautājumā ir ekskluzīva. Savienībai šajā gadījumā būtu jāpauž nostāja un jāīsteno balsstiesības, ja būtu nepieciešams balsot.

Nostāja

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

² Funkcionālā līdzvērtīguma princips nosaka kritērijus, saskaņā ar kuriem elektronisko informāciju var uzskatīt par līdzvērtīgu informācijai papīra formā. Jo īpaši tajā noteiktas konkrētas prasības, kādām jāatbilst elektroniskajai informācijai, lai tā pildītu tos pašus mērķus un funkcijas, ko cenšas panākt ar atsevišķiem tradicionālās papīra dokumentu sistēmas jēdzieniem, piemēram, "rakstveida", "oriģināls", "paraksts" un "reģistrēts".

3.4. 7. PUNKTS. Daļēja CUI vienveida noteikumu (E papildinājums) pārskatīšana

Nozīmība

Šis punkts attiecas uz Vienveida noteikumiem par līgumu par infrastruktūras izmantošanu (CUI vienveida noteikumi).

Ierosinātie grozījumi attiecas uz 1. pantu (Darbības joma), 3. pantu (Definīcijas), 8. pantu (Pārvaldītāja atbildība), 9. pantu (Pārvaldītāja atbildība), kā arī redakcionālām izmaiņām CUI vienveida noteikumu 3., 5., 5.a, 7. un 10. pantā. Tiek arī ierosināts pielāgot paskaidrojuma ziņojumu, lai atspoguļotu CUI vienveida noteikumu izmaiņas, ko plānots pieņemt.

Svarīgākais grozījums pēc būtības ir paredzēts, lai precizētu CUI vienveida noteikumu darbības jomu, 3. pantā definējot jēdzienu “starptautiska dzelzceļa satiksme”, kas jāsaprot kā “satiksme, kam nepieciešams izmantot starptautisku vilcienu ceļu vai vairākus secīgus valsts vilcienu ceļus, kuri atrodas vismaz divās valstīs un kuras koordinē attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji”, un attiecīgi grozot 1. pantu (Darbības joma), vienlaikus saglabājot saikni ar CIV un CIM vienveida noteikumiem.

Mērķis ir nodrošināt CUI vienveida noteikumu sistēmiskāku piemērošanu to paredzētajam mērķim, t. i., starptautiskajā dzelzceļa satiksmē. Pašreizējā piemērošanas jomas definīcija ir radusies CUI vienveida noteikumu pirmsākumos 20. gs. 90. gados, kad Eiropas Savienība ieviesa dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijas un dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas nošķiršanas koncepciju. Tolaik OTIF norādīja, ka abas regulējamās jomas ir saistītas un ka ir īpaši svarīgi izveidot vienveida juridisko režīmu (privātas līgumtiesības) attiecībā uz pārvaldītāju/ dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju regresa prasības tiesībām saskaņā ar COTIF konvenciju. Šajā saistībā tolaik šķita loģiski jaunā E papildinājuma, kas attiecās uz līgumiem par infrastruktūras izmantošanu, piemērošanas jomu saistīt ar transporta operāciju veikšanu saskaņā ar CIV un CIM pārvaldājuma līgumiem. Tā rezultātā CUI vienveida noteikumus piemēro attiecībā uz “jebkuru līgumu, kas nosaka dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu starptautiskajiem pārvaldājumiem CIV vienveida noteikumu un CIM vienveida noteikumu nozīmē” (CUI vienveida noteikumu 1. pants).

Minētais parasti tika interpretēts tādējādi, ka tiesību aktus, ko piemēro dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja starpā (valsts tiesību akti — iekšzemes pārvaldājuma līgumam; CUI vienveida noteikumi — starptautiskā pārvaldājuma līgumam), nosaka attiecības starp dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu un tā klientiem. Galvenais bija apsvērt, vai, lai piemērotu CUI vienveida noteikumus, pietiek ar to, ka vilcienā tiek pārvaldāts vismaz viens pasažieris ar CIV biļeti vai viens sūtījums ar CIM sūtījumu, neatkarīgi no tā, vai vilcienu ceļš ietver vienu vai vairākus posmus tikai iekšzemes satiksmē, ņemot vērā arī to, ka CUI atbildības principi ir ierobežojošāki nekā atsevišķi iekšzemes principi un ka saskaņā ar Savienības tiesību aktiem infrastruktūras jaudu iedala valsts līmenī.

Problēma rodas tāpēc, ka: 1) lai izpildītu vienu pārvaldājuma līgumu, pārvaldītājam ne vienmēr ir jānoslēdz viens līgums par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu; 2) ir grūti nepārprotami izšķirt dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes transportam un starptautiskajam transportam, jo īpaši, ja ceļš ietver posmu, kas savieno divas dalībvalstis, kā arī vienu vai vairākus posmus, ko ekspluatē tikai iekšzemes satiksmē.

OTIF Sekretariāts 2014. gadā izveidoja īpašu darba grupu, kuru veidoja COTIF dalībvalstu, Eiropas Komisijas un nozares ieinteresēto personu pārstāvji.

Revīzijas komitejai ierosinātais grozījuma projekts atbilst četras reizes kopā sanākušās (2014. gada 10. decembrī, 2015. gada 8. jūlijā, 2015. gada 24. novembrī un 2016. gada

31. maijā) *ad hoc* darba grupas darba rezultātā izstrādātajam kompromisa formulējumam. Komisija sniedza ieguldījumu rezultātā iegūtajā dokumentā, kas saskaņā ar *COTIF* darbības jomu un mērķi (tā skar starptautiskos pārvadājumus) apstiprina *CUI* vienveida noteikumu piemērošanu tikai starptautiskajā dzelzceļa satiksmē, kā jaunajā definīcijā ir skaidri noteikts.

Atbildot uz *OTIF* Sekretariāta ierosinājumu, Starptautiskā Dzelzceļa transporta komiteja (*CIT*) iesniedza nostājas dokumentu LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, kurā uzsvēra vairākas bažas, kas iepriekšējās sesijās jau bija apspriestas iepriekš minētajā darba grupā. Būtībā *CIT* norāda, ka attiecībā uz pārvadātāja regresa prasību pret infrastruktūras pārvaldītāju iekšzemes posms pirms vai pēc starptautiskās satiksmes nebūtu jāizslēdz; gluži otrādi — uz to būtu jāattiecinā *CUI* vienveida noteikumi. *CIT* ierosina Sekretariāta piedāvāto 3. panta teksta projektu grozīt šādi (svītrojums — pārsvītrots; papildinājums — pasvītrots): “aa) “starptautiskā dzelzceļa satiksme” ir satiksme, kam nepieciešams izmantot starptautisku vilcienu ceļu, ~~vai~~ vairākus secīgus valsts vilcienu ceļus, kuri atrodas vismaz divās valstīs un kurus koordinē attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji, vai vienu vilcienu ceļu starptautiskam dzelzceļa pārvadājumam CIV vienveida noteikumu un CIM vienveida noteikumu nozīmē.”

Norādītais *CIT* priekšlikuma mērķis ir paredzēt *CUI* vienveida noteikumu plašu piemērošanu, lai aptvertu arī iekšzemes vilcienu ceļus, ja tie ir apvienoti ar starptautisku vilcienu ceļu. Tiek apgalvots, ka “no pārredzamības un juridiskās noteiktības viedokļa ir problemātiski dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesības ar regresa prasību vērsties pret infrastruktūras pārvaldītāju pakļaut valsts tiesību aktiem, ņemot vērā, ka konkrēto valstu vispārējām (līgumu) tiesībām piemīt smalkas atšķirības, jo īpaši attiecībā uz pierādīšanas pienākuma sadalījumu vai izrietošu kaitējumu mantai vai mantas zaudējumu”.

Komisija uzskata, ka ar šo priekšlikumu netiek uzlabots *OTIF* Sekretariāta ierosinātais grozījuma projekts un ka tas neatbilst pamatprincipam — *CUI* vienveida noteikumi nav paredzēti piemērošanai iekšzemes vilcienu ceļiem, kuriem principā ir atbilstoši piemērot valsts tiesību aktus.

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

Procesuāli jautājumi

Kā to dokumentā LAW-17126 CR 26/7.2 analizējis *OTIF* Sekretariāts, Revīzijas komitejas kompetencē var neietilpt lēmumu pieņemšana par visiem punktiem, kuru grozīšana ierosināta, un tie var pilnībā vai daļēji būt Ģenerālās asamblejas kompetencē. Sekretariāts ierosina, ka Revīzijas komitejai jāpieņem grozījumu priekšlikumi un visi *CUI* vienveida noteikumu grozījumi jāiesniedz Ģenerālajai asamblejai lēmuma pieņemšanai.

Kompetence un balsstiesību īstenošana

E papildinājuma vienveida noteikumi attiecas uz privātām līgumtiesībām par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē. Ierosinātie grozījumi, šķiet, neskar pastāvošos Savienības noteikumus un negroza to darbības jomu. Tāpēc Savienībai šajā jautājumā ir dalīta kompetence ar dalībvalstīm. Tā kā Savienībai ir tik daudz balsu, cik daudz dalībvalstu ir *COTIF* līgumslēdzējas puses, tiek ierosināts, ka Savienība īsteno savas balsstiesības dalībvalstu vārdā, lai nodrošinātu, ka balsošanā tiek nodotas 26 balsis.

Nostāja

Ģenerālssekretariāta priekšlikumi grozījumiem būtu jāatbalsta, t. i., attiecībā uz *CUI* vienveida noteikumu 1. panta 1. un 2. punktu, 3. pantu (jauns aa) punkts un b), c) un g) punkta

grozījumi), 5. panta 1. punktu, 5.a panta 1. un 2. punktu, 7. panta 2. punktu, 8. panta 1. un 2. punktu, 9. panta 1. punktu un 10. panta 3. punktu.

Būtu jālūdz *OTIF* ģenerāļsekretāru iesniegt visus *CUI* vienveida noteikumu grozījumus Ģenerālajā asamblejā lēmuma pieņemšanai.

3.5. 8. PUNKTS. Jauns H papildinājums par vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē

Nozīmība

2015. gada Ģenerālajā asamblejā *OTIF* ģenerāļsekretārs ierosināja *COTIF* konvencijā izveidot juridisko pamatu, kas atbalstītu savstarpēju izmantojamību ārpus Eiropas Savienības robežām. Jaunā H papildinājuma projektā ir paredzēti noteikumi, ar ko reglamentē vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē. Pamatdoma ir tāda, ka valstu iestādes, balstoties uz saskaņotiem kritērijiem, izdod drošības sertifikātus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem kā pierādījumu, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi spēj droši ekspluatēt vilcienus attiecīgajā valstī. Šo teksta projektu tiešā veidā ir iedvesmojis Savienības *acquis*, un tas ir vēl viens solis ceļā uz vienotiem noteikumiem attiecībā uz prasībām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, lai nodrošinātu vilcienu drošu ekspluatāciju Savienībā un aiz tās robežām. Ja tiktu ņemti vērā daži komentāri, jaunā *COTIF* H papildinājuma teksta projekts pilnībā atbilstu jaunās Drošības direktīvas (ES) 2016/798 un saistīto sekundāro tiesību aktu noteikumiem.

Kompetence un balsstiesību īstenošana

Savienība ir pieņēmusi ievērojamu skaitu juridisko aktu savstarpējas izmantojamības un drošības jomā, un daļa no tiem ir ietverta 2016. gadā pieņemtajā ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē. Ierosinātā jauna *COTIF* H papildinājuma pieņemšana skar jomu, uz ko attiecas Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (pārstrādāta redakcija). Tāpēc Savienības kompetence pēc būtības ir ekskluzīva, un balsstiesības būtu jāīsteno Savienībai.

Nostāja

Attiecībā uz jaunā H papildinājuma teksta projektu (dokuments LAW-17131-CR26/8.1) Savienībai būtu balsojumā jāatbalsta ierosinātais teksts ar šādiem nosacījumiem (svītrojums — pārsvītrots; papildinājums — pasvītrots):

- 2. panta b) punktā aizstāt “sertifikācijas iestāde” ar “drošības sertifikācijas iestāde”. Šī aizstāšana būtu konsekventi jāīsteno visā tekstā. Vācu valodā ar “Sicherheitsbescheinigungsbehörde” aizstāt “Zertifizierungsbehörde”. Franču valodā ar “autorité de certification de sécurité” aizstāt “autorité de certification”. Šā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt saskaņotību ar Savienības *acquis* terminoloģiju, kā arī konsekventi pašā H papildinājumā (5. pantā ir minēta “drošības sertifikācija”). Šis uzlabojums ir ieteicams, taču nav nepieciešams pozitīvam balsojumam.
- 4. panta 1. punktā pievienot teikumu “Drošības sertifikācijas iestāde un 6. panta 1. punktā minētā uzraudzības iestāde var būt divas dažādas struktūras vai būt iekļautas vienā un tajā pašā organizācijā.” Šā priekšlikuma mērķis ir precizēt, ka ir pieļaujamas abas iestāžu sistēmas, un izvairīties no tā, ka dalībvalstīm, kurās valsts drošības iestāde pilda abas funkcijas, tiek pieprasīts izveidot divas dažādas struktūras.

- 6. panta 1. punktā pievienot teikumu “Uzraudzības iestāde un 4. panta 1. punktā minētā drošības sertifikācijas iestāde var būt divas dažādas struktūras vai būt iekļautas vienā un tajā pašā organizācijā.”.

Šā priekšlikuma mērķis ir precizēt, ka ir pieļaujamas abas iestāžu sistēmas, un izvairīties no tā, ka dalībvalstīm, kurās valsts drošības iestāde pilda abas funkcijas, tiek pieprasīts izveidot divas dažādas struktūras.

- 8. panta 3. punkta b) apakšpunktā grozīt tekstu, izsakot to šādā redakcijā: “Procedūras, kā arī kopīga drošības metode drošības pārvaldības sistēmas prasībām, ko piemēro sertifikācijas iestādes, izdodot drošības sertifikātus, tostarp nepieciešamās saites uz kopīgo drošības metodi riska novērtēšanai un citiem attiecīgiem tiesību aktiem.”

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

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

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

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

- 2. panta f) punktā panākt redakcionālu uzlabojumu, proti, saskaņot ar Savienības terminoloģiju (vācu valodas versijā): „Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus LinienStrecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”,
- 7. panta 4. punktā panākt redakcionālu uzlabojumu (vācu valodas versijā): “Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ihrein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und

dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.”

Attiecībā uz ierosinātajiem *COTIF* 2., 6., 20., 33. un 35. panta grozījumiem (dokuments LAW-17131-CR26/8.2), kas ir nepieciešami, lai iekļautu *COTIF* konvencijā jauno H papildinājumu, Savienībai balsojumā būtu jāatbalsta ierosinātais teksts un jāpiekrīt lūgt ģenerālsēkretāru tos iesniegt Ģenerālajai asamblejai lēmuma pieņemšanai.

3.6. 9. PUNKTS. Daļēja *ATMF* vienveida noteikumu (G papildinājums) pārskatīšana

Nozīmība

No starptautiskās dzelzceļa satiksmes viedokļa ir svarīgi, lai saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un *COTIF* konvenciju piemērojamie noteikumi būtu saskaņoti. *ATMF* vienveida noteikumi ir saderīgi ar Eiropas Savienības Savstarpējas izmantojamības direktīvas 2008/57/EK noteikumiem un ar attiecīgajām Drošības direktīvas 2009/49/EK daļām. Pieņemot ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi, Savienība mainīja vairākus šā *acquis* noteikumus un par šīm izmaiņām informēja *OTIF* Tehnisko ekspertu komiteju (*CTE*) un tās pastāvīgo darba grupu. Balstoties uz Komisijas veikto analīzi, *OTIF* Sekretariāts un darba grupa izstrādāja *ATMF* vienveida noteikumu grozījumus, lai nodrošinātu arī turpmāku saskanību ar Savienības tiesībām.

ATMF vienveida noteikumu 2., 3.a, 5., 6., 7., 10., 10.b, 11. un 13. panta grozījumi ir nepieciešami, lai saskaņotu dažus terminus ar jaunajiem ES noteikumiem un ņemtu vērā dažas procesuālas izmaiņas ES, jo īpaši to, ka ES Dzelzceļu aģentūra būs kompetenta izsniegt ritekļu atļaujas. Ierosinātās izmaiņas neattiecas uz *ATMF* pamatkonceptiju.

Kompetence un balsstiesību īstenošana

Savienība ir pieņēmusi ievērojamu skaitu juridisko aktu savstarpējas izmantojamības un drošības jomā, un daļa no tiem ir ietverta 2016. gadā pieņemtajā ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē. Konkrētajā gadījumā ar teksta projektu tiek grozīti *ATMF* vienveida noteikumi, kas attiecas uz ritekļu atļaujām. Šos noteikumus aptver Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija). Tātad šis jautājums ietilpst Savienības (ekskluzīvā) kompetencē, un tāpēc balsstiesības būtu jāīsteno Savienībai.

Nostāja

Dokumentā LAW-17133-CR26/9 ietvertie grozījumu projekti ir balstīti uz Savienības priekšlikumu un, ja tiks ņemti vērā turpmāk izklāstītie komentāri, pilnībā atbildīs attiecīgajiem jaunās Savstarpējas izmantojamības direktīvas (ES) 2016/797 un ar to saistīto sekundāro tiesību aktu noteikumiem.

Savienībai būtu jāatbalsta ierosinātie grozījumu projekti ar šādiem nosacījumiem (svītrojums — pārsvītrots; papildinājums — pasvītrots):

– 7. panta 1.a punktā grozīt tekstu, izsakot to šādā redakcijā:

“Ritekļi atbilst *UTP*, ko piemēro atzīšanas, modernizācijas vai atjaunošanas pieteikuma iesniegšanas brīdī, saskaņā ar šiem vienveida noteikumiem un ņemot vērā *UTP* piemērošanas migrācijas stratēģiju, kas noteikta *APTU* 8. panta 2.a punktā un 8. panta 4. punkta f) apakšpunktā, kā arī *ATMF* 7.a pantā paredzētās atkāpju iespējas; šo atbilstību nodrošina pastāvīgi, kamēr katrs riteklis tiek ekspluatēts.

CTE apsver vajadzību izstrādāt šo vienvēda noteikumu pielikumu, kurā būtu noteikumi, kas ļauj pieteikuma iesniedzējiem jau pirms ritekļu atzīšanas, modernizācijas vai atjaunošanas pieteikuma iesniegšanas gūt lielāku juridisko noteiktību par piemērojamajām normām.”

Juridiskā noteiktība ir ļoti svarīga ES rūpniecībai. Priekšlikuma mērķis ir uzlabot juridisko noteiktību, tostarp ieviešot (ES) jēdzienu “priekšiesaiste”, kas ir brīvprātīgs process, kura laikā, balstoties uz pieteikuma iesniedzēja sniegto informāciju, atļaujas piešķirēja struktūra sniedz atzinumu, kurā cita starpā nosaka SITS un valsts noteikumu redakciju, ko piemēro vēlākajam pieteikumam atļaujas saņemšanai (neskarot juridisko prasību izmaiņas, kas šo atzinumu padarītu nederīgu). Priekšlikuma mērķis ir pilnvarot CTE apsvērt šādu noteikumu iekļaušanu COTIF.

- 2. panta w) punktā grozīt definīciju un konsekventi visā tekstā (visu valodu versijās) lietot terminu “riteklī”.

Definīcijai būtu jāskan šādi: ““riteklis” ir dzelzceļa riteklis, kas piemērots kustībai pa dzelzceļa līnijām uz saviem riteņiem ar vilci vai bez vilces.” Šī definīcija ir saskanīga ar Direktīvas (ES) 2016/797 par savstarpēju izmantojamību 2. panta 3. punktā iekļauto. Visā tekstā būtu jālieto termins “riteklis(-li)”, nevis termins “dzelzceļa riteklis”, kas atrodams vairākās vietās.

- 5. pantā panākt redakcionālu uzlabojumu (vācu valodas versijā): aizstāt “Notifikation” ar “Notifizierung” tekstā “Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung (...)”, kā arī “Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.”

- 10. pantā panākt redakcionālu uzlabojumu (vācu valodas versijā): aizstāt “Verzeichnis” ar “Dossier” tekstā “Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.”, kā arī “Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen”.

- 13. panta 1. punkta a) apakšpunktā panākt redakcionālu uzlabojumu (angļu un vācu valodas versijā): aizstāt “CTE” ar pilno komitejas nosaukumu tekstā “comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;” (“atbilst ~~CTE~~Tehnisko ekspertu komitejas pieņemtajām specifikācijām;”) un “mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;”

- Pievienot šādu 14. pantu: “14. pants. Pielikumi un ieteikumi

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

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

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

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

Šis pants ir nepieciešams, lai noteiktu, kā *CTE* var īstenot pilnvaras, kas tai ir piešķirtas ar ierosināto 7. panta 1.a punkta papildu teikumu. Tas ir tāds pats kā jaunā H papildinājuma 8. pants.

3.7. 10. PUNKTS. Daļēja *APTU* vienveida noteikumu (F papildinājums) pārskatīšana

Nozīmība

No starptautiskās dzelzceļa satiksmes viedokļa ir svarīgi, lai saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un *COTIF* konvenciju piemērojamie noteikumi būtu saskaņoti. *ATMF* vienveida noteikumi ir saderīgi ar Savstarpējas izmantojamības direktīvas 2008/57/EK noteikumiem, jo īpaši tie, kas attiecas uz vienoto tehnisko priekšrakstu (*UTP*) saturu un to līdzvērtīgumu Eiropas Savienības savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (*SITS*). Pieņemot ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi un jo īpaši — pārstrādāto Savstarpējas izmantojamības direktīvu (ES) 2016/797, Savienība mainīja vairākus šā *acquis* noteikumus un par šīm izmaiņām informēja *OTIF* Tehnisko ekspertu komiteju (*CTE*) un tās pastāvīgo darba grupu. Balstoties uz Eiropas Komisijas veikto analīzi, *OTIF* Sekretariāts un darba grupa izstrādāja *APTU* vienveida noteikumu grozījumus, lai nodrošinātu arī turpmāku saskanību ar Savienības tiesībām. Grozījumi skar *APTU* vienveida noteikumu 8. pantu un paredz pievienot *UTP* saturam divas iedaļas, kas ir līdzvērtīgas ES *SITS*. Šīs izmaiņas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka turpmākie Eiropas Savienības *SITS* un *COTIF UTP* joprojām satura ziņā ir līdzvērtīgi. Ierosinātās izmaiņas neattiecas uz *APTU* pamatkonceptu.

Kompetence un balsstiesību īstenošana

Savienība ir pieņēmusi ievērojamu skaitu juridisko aktu savstarpējas izmantojamības un drošības jomā, un daļa no tiem ir ietverta 2016. gadā pieņemtajā ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē. Konkrētajā gadījumā ar teksta projektu tiek grozīti *APTU* vienveida noteikumi, kas attiecas uz dzelzceļa ritekļu tehniskajām specifikācijām. Šos noteikumus aptver Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija). Tātad šis jautājums ietilpst Savienības ekskluzīvā kompetencē, un tāpēc balsstiesības būtu jāīsteno Savienībai.

Nostāja

Dokumentā LAW-17133-CR26/10 ietvertie grozījumu projekti ir balstīti uz Savienības priekšlikumu un pilnībā atbilst jaunās Savstarpējas izmantojamības direktīvas (ES) 2016/797 un ar to saistīto sekundāro tiesību aktu noteikumiem.

Savienībai būtu jāatbalsta *COTIF* F papildinājuma 8. panta grozījumi un attiecīgā paskaidrojuma ziņojuma grozījumu apstiprināšana.

3.8. 13. PUNKTS. Daļēja *CUV* vienveida noteikumu pārskatīšana (priekšlikumu iesniegusi Šveice)

Nozīmība

2017. gada 13. novembrī Šveice iesniedza dokumentu LAW-17144-CR 26/13 ar priekšlikumu grozīt *CUV* vienveida noteikumu 7. panta 1. punktu, kas attiecas uz ritekļa turētāja un lietotāja (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma) atbildību tāda ritekļa izraisīta kaitējuma gadījumā, kura iemesls ir ritekļa defekts.

2017. gada 18. decembrī *OTIF* Sekretariāts publicēja neatkarīgu juridisku atzinumu par Šveices priekšlikumu (dokuments LAW-17156-CR26/13 Add.1). 2018. gada 19. janvārī *OTIF* Sekretariāts arī publicēja dokumentu LAW-18001-CR26/13 Add.2 par *CUV* vienveida noteikumu 7. panta grozījumu priekšlikumu pārskatīšanu. Šajā dokumentā ir rezumēta attiecīgās *OTIF* darba grupas iepriekšējā apspriešanās par šo jautājumu un atgādināts, ka iepriekšējā Ģenerālās asamblejas sanāksmē 2015. gada septembrī neizdevās pieņemt lēmuma priekšlikumu.

Šveices priekšlikums ir iesniegts Revīzijas komitejai apsvēršanai un varbūtējai iesniegšanai nākamajā Ģenerālās asamblejas sanāksmē lēmuma pieņemšanai. Ar šo priekšlikumu pievieno jaunu kritēriju attiecībā uz pierādīšanu, ka turētājs ir atbildīgs par ritekļa defekta izraisītu kaitējumu. Saskaņā ar pašreizējo *CUV* vienveida noteikumu 7. pantu, ja līgumslēdzējas puses to piemēro, ritekļa turētājs ir atbildīgs tikai tad, ja tiek pierādīts, ka ritekļa izraisītais kaitējums radies tāda bojājuma dēļ, pie kura tas ir vainojams. Ar grozījuma priekšlikumu, šķiet, tiek pievienots otrs kritērijs, saskaņā ar kuru turētājam jāpierāda, ka tas nav atbildīgs par defektu, kas bijis kaitējuma cēlonis.

Jāņem vērā, ka pašreizējā *CUV* 7. panta 2. punktā noteikts, ka “līguma puses var vienoties par noteikumiem, ar kuriem atkāpjas no 1. punkta”.

Balstoties uz minēto, nozares uzņēmumi laikā no 2013. līdz 2016. gadam organizēja sarunas, kuru rezultātā tika panākta vienošanās, ko apstiprināja 600 dzelzceļa uzņēmumu un kas ļāva veikt nepieciešamos grozījumus vienotajā vagonu izmantošanas vispārējā līgumā (*GCU*)³, lai precizētu vagonu īpašnieku atbildību. Lai panāktu labāku līdzsvaru un visā nozarē radītu lielāku skaidrību par gadījumiem, kad vagoni ir nodarījis kaitējumu, ar parakstīto vienošanos *GCU* tika ieviests jauns 27. pants, kas attiecas uz atbildības principu vagona nodarīta kaitējuma gadījumā. Konkrētāk, ar to ievieš “vainas prezumpcijas” jēdzienu, kas ļauj iestāties turētāja atbildībai par ritekļa bojājumu, kuru izraisījis apkopes pienākuma pārkāpums. Šo grozījumu piemēro kopš 2017. gada 1. janvāra.

GCU 27. panta redakcija patlaban ir šāda: “27. pants. Atbildības princips

27.1. Turētājs vai iepriekšējs lietotājs saskaņā ar šo līgumu ir atbildīgs par vagona izraisīto kaitējumu, ja var pierādīt tā vainu. Turētāja vainu prezumē, ja tas nav pienācīgi pildījis savus pienākumus, kas izriet no 7. panta, izņemot, ja šis pienākuma pārkāpums nav izraisījis vai veicinājis kaitējumu.

³ Vagonu izmantošanas vispārējais līgums (*GCU*) ir daudzpusējs līgumisks regulējums, kas ir balstīts uz *CUV* (*COTIF* D papildinājumu) par vagonu izmantošanu un papildina to; tas ietver visas attiecīgās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un vagonu turētāju savstarpējās tiesības un pienākumus attiecībā uz vagonu izmantošanu un aiztaupa līguma pusēm nepieciešamību iesaistīties sarunās par daudziem divpusējiem nolīgumiem, tādējādi nodrošinot vagonu savstarpēju izmantojamību liberalizētā Eiropas dzelzceļa tirgū; to nepieciešamības gadījumā var elastīgi papildināt ar citiem līguma noteikumiem; tas neietver komerciālus nosacījumus.

27.2. Atbildīgā puse atbrīvo lietotāju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu no jebkuriem trešo personu prasījumiem, ja lietotājs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nav vainojams.

27.3. Ja lietotājs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir daļēji vainojams, katra puse uzņemas izmaksāt kompensāciju proporcionāli tās attiecīgajai atbildības daļai.

27.4. Ja par kaitējumu ir atbildīga vai daļēji atbildīga trešā persona, līguma puses kompensāciju par kaitējumu primāri pieprasa no šīs trešās personas. Jo īpaši parakstītājs, kam ir līgums ar šo trešo personu, prioritāri ceļ prasību pret šo trešo personu.

27.5. Turētājs pēc pieprasījuma iesniedz pierādījumus par piemērojamajiem tiesību aktiem atbilstošu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu.”

Pašlaik lielākā daļa turētāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas darbojas Savienībā, piemēro *GCU* saskaņā ar pašreizējā *CUV* 7. panta 2. punktu. Tāpēc Šveices priekšlikums nav nepieciešams, jo nozares uzņēmumu panāktās vienošanās ir pietiekamas, lai skaidri definētu turētāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākumus tāda kaitējuma gadījumā, ko izraisījis ritekļis, uz kuru attiecas pārdošanas līgums. Nav pazīmju, kas liecinātu, ka šī vienošanās nespēj pienācīgi līdzsvarot attiecīgo pušu intereses. Turklāt Šveices priekšlikumā nav norādīts pārliecinošs izskaidrojums un pietiekams pamatojums ierosinātajiem grozījumiem.

Kompetence un balsstiesību īstenošana

D papildinājuma vienveida noteikumi attiecas uz līgumtiesībām par ritekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē. Ierosinātie grozījumi, kas attiecas uz atbildību par ritekļa nodarītiem zaudējumiem vai kaitējumu, neietekmē esošos Savienības noteikumus un nemaina to darbības jomu. Tāpēc Savienībai šajā jautājumā ir dalīta kompetence ar dalībvalstīm.

Tā kā Savienībai ir tik daudz balsu, cik daudz dalībvalstu ir *COTIF* līgumslēdzējas puses, tiek ierosināts, ka Savienība īsteno savas balsstiesības dalībvalstu vārdā, lai nodrošinātu, ka balsošanā tiek nodotas 26 balsis.

Nostāja

Savienībai būtu jāiebilst pret *CUV* vienveida noteikumu 7. panta grozījuma priekšlikumu, ko Šveice iesniegusi izskatīšanai.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

LESD 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautisko tiesību normām, bet “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”⁴.

⁴ Lieta C-399/12, Vācija/Padome (*OIV*), ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

OTIF Revīzijas komiteja ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, nolīgumu par Eiropas Savienības pievienošanas Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*).

Akti, kurus pieņemt ir aicināta *OTIF* Revīzijas komiteja, ir akti ar juridiskām sekām. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt dzelzceļa transporta jomā pieņemto ES tiesību aktu saturu.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

Saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu pieņemama lēmuma materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no mērķa un satura, kāds ir paredzētajam aktam, par kuru jāpieņem nostāja Savienības vārdā. Paredzētais akts attiecas uz dzelzceļa transportu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. pants.

4.3. Secinājumi

Par ierosinātā lēmuma juridisko pamatu būtu jānosaka LESD 91. pants kopā ar LESD 218. panta 9. punktu.

5. PAREDZĒTĀ AKTA PUBLICĒŠANA

Tā kā ar *OTIF* Revīzijas komitejas aktu tiks grozīta *COTIF* un daži tās papildinājumi, ir atbilstoši to pēc pieņemšanas publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

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

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu kopā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Savienība pievienojās 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu ("*COTIF*"), saskaņā ar Padomes Lēmumu 2013/103/ES⁵.
- (2) *COTIF* piemēro visas dalībvalstis, izņemot Kipru un Maltu.
- (3) Paredzams, ka Revīzijas komiteja, kas izveidota saskaņā ar *COTIF* 13. panta 1. punkta c) apakšpunktu, savā 26. sesijā, kura notiks no 2018. gada 27. februāra līdz 1. martam, lems par dažiem grozījumiem *COTIF*, kā arī dažos tās papildinājumos, proti, E papildinājumā ("Vienveida noteikumi attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē" — *CUI*), F papildinājumā ("Vienveida noteikumi tādu tehnisko standartu apstiprināšanai un vienotu tehnisko priekšrakstu pieņemšanai, kas piemērojami izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētajiem dzelzceļa materiāliem" — *APTU*) un G papildinājumā ("Vienveida noteikumi attiecībā uz starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu" — *ATMF*).
- (4) Šajā sesijā Revīzijas komiteja arī lems par jauna H papildinājuma, kas attiecas uz vilcienu drošu ekspluatāciju starptautiskajā satiksmē, pieņemšanu.
- (5) *OTIF* Revīzijas komitejas reglamenta grozījumu mērķis ir atjaunināt dažus noteikumus, kuri ir jāatjaunina, jo 2011. gadā *COTIF* konvencijai pievienojās Savienība, jo īpaši noteikumus, kas reglamentē reģionālās organizācijas tiesības balsot un kvoruma noteikšanu.
- (6) *COTIF* grozījumu mērķis ir uzlabot un atvieglot konvencijas pārskatīšanas procedūru, lai varētu konsekventi un ātri izdarīt grozījumus *COTIF* un tās papildinājumos, kā arī novērst pašreizējās ilgstošās pārskatīšanas procedūras nelabvēlīgo ietekmi, tostarp

⁵ Padomes 2011. gada 16. jūnija Lēmums 2013/103/ES par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp.). Nolīguma starp Eiropas Savienību un Starptautisko Dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju (*OTIF*) par Eiropas Savienības pievienošanos *COTIF* ("Nolīgums") teksts ir pievienots Padomes lēmumam.

risku, ka pastāvēs Revīzijas komitejas un Ģenerālās asamblejas pieņemto grozījumu iekšēja nesaskaņotība, kā arī ārēja nesaskaņotība, jo īpaši ar Savienības tiesību aktiem.

- (7) E papildinājuma (*CUI*) grozījumu mērķis ir precizēt *CUI* vienveida noteikumu piemērošanas jomu, lai nodrošinātu *CUI* vienveida noteikumu sistēmiskāku piemērošanu to paredzētajam mērķim, t. i., starptautiskajā dzelzceļa satiksmē, piemēram, kravas koridoros vai starptautiskajos pasažieru vilcienos.
- (8) F papildinājuma (*APTU*) un G papildinājuma (*ATMF*) grozījumu mērķis ir panākt *OTIF* noteikumu un Savienības noteikumu saskaņošanu, jo īpaši, ņemot vērā to, ka 2016. gadā Savienība pieņēma ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi.
- (9) Jaunais H papildinājums ir paredzēts, lai uzlabotu savstarpējo izmantojamību ārpus Eiropas Savienības robežām, balstoties uz saskaņotiem kritērijiem, ko valsts iestādes izmanto, izsniedzot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem drošības sertifikātus kā pierādījumu, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi spēj droši ekspluatēt vilcienus attiecīgajā valstī.
- (10) Lielākā daļa ierosināto grozījumu ir saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un stratēģiskajiem mērķiem, tāpēc Savienībai tie būtu jāatbalsta. Par dažiem grozījumiem vēl jāturpina apspriesties Savienības iekšienē, un tie Revīzijas komitejas 26. sesijā būtu jānoraida,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

- 1. Nostāja, kura Savienības vārdā jāpieņem 26. sesijā, uz ko sanāk Revīzijas komiteja, kura izveidota saskaņā ar 1980. gada 9. maija Konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, ir noteikta šā lēmuma pielikumā.
- 2. Savienības pārstāvji Revīzijas komitejā drīkst vienoties par nelielām izmaiņām šā lēmuma pielikumā minētajos dokumentos bez jauna Padomes lēmuma.

2. pants

Pēc *OTIF* Revīzijas komitejas lēmuma pieņemšanas to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Komisijai.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*