



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 8 februari 2018
(OR. en)

6034/18

**Interinstitutioneel dossier:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	8 februari 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2018) 63 final
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 26e zitting van de Herzieningscommissie van de OTIF ten aanzien van bepaalde amendementen op het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en op de aanhangsels daarvan

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2018) 63 final.

Bijlage: COM(2018) 63 final

Brussel, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

**inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 26e zitting van de
Herzieningscommissie van de OTIF ten aanzien van bepaalde amendementen op het
Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en op de aanhangsels
daarvan**

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het namens de Unie in te nemen standpunt tijdens de 26e zitting van de Herzieningscommissie van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) ten aanzien van bepaalde amendementen op het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en de aanhangsels daarvan.

OTIF ontwikkelt uniforme rechtsstelsels voor internationaal spoorvervoer op drie belangrijke activiteitsgebieden: technische interoperabiliteit, gevaarlijke goederen en spoorwegovereenkomstenrecht.

De secretaris-generaal van de OTIF (SG) heeft de 26e zitting van de Herzieningscommissie van COTIF99 bijeengeroepen in Bern, Zwitserland, van 27 februari 2017 tot en met 1 maart 2018.

Documenten met betrekking tot de punten die op de agenda staan, zijn beschikbaar op de website van de OTIF: http://otif.org/en/?page_id=126.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF)

Het COTIF-Verdrag is de wettelijke oprichtingsakte van de OTIF. De werking van de organisatie, haar doelstellingen, bevoegdheden, betrekkingen met de lidstaten en activiteiten in het algemeen zijn in dit verdrag geregeld. 46 landen zijn partij bij het COTIF-Verdrag, waaronder 26 EU-lidstaten, d.w.z. alle lidstaten behalve Cyprus en Malta.

Het COTIF-Verdrag bestaat uit twee delen: het verdrag zelf en zeven aanhangsels waarin uniforme spoorwegwetgeving is vastgesteld, d.w.z. functionele technische voorschriften en modelovereenkomsten voor het vervoer van passagiers en goederen:

Aanhangsel A	Overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers	CIV
Aanhangsel B	Overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen	CIM
Aanhangsel C	Internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen	RID
Aanhangsel D	Overeenkomst inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer	CUV
Aanhangsel E	Overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer	CUI
Aanhangsel F	Verbindverklaring van technische normen en aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer	APTU
Aanhangsel G	Technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer	ATMF

2.2. De Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF)

Op 16 juni 2011 heeft de Raad Besluit 2013/103/EU vastgesteld betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999¹. De overeenkomst is op 1 juli 2011 in werking getreden. De Unie en alle lidstaten, met uitzondering van Cyprus en Malta, zijn partij bij de overeenkomst. In Besluit 2013/103/EU is bepaald dat de Unie in alle vergaderingen van de OTIF wordt vertegenwoordigd door de Commissie. Dat besluit bevat ook een verklaring van de Unie betreffende de uitoefening van bevoegdheden (bijlage I) en een interne regeling voor de Raad, de lidstaten en de Commissie in procedures in het kader van OTIF (bijlage III).

2.3. De Herzieningscommissie van de OTIF

De herzieningscommissie is bevoegd om besluiten te nemen tot wijziging van COTIF en de uniforme regelen van CIV, CIM, CUV en CUI, en in sommige gevallen ook de uniforme regelen van APTU en ATMF. In sommige nader bepaalde gevallen kan de Herzieningscommissie zelf wijzigingen goedkeuren of vastgestelde wijzigingen tijdens de Algemene Vergadering ter goedkeuring voorleggen aan de lidstaten.

De meest recente zitting van de Herzieningscommissie, de 25e, vond plaats op 25 en 26 juni 2014.

De Unie en/of haar lidstaten nemen deel aan dat proces overeenkomstig de procedures van OTIF en de Herzieningscommissie en de bepalingen van de Overeenkomst betreffende de toetreding van de Unie tot het COTIF-Verdrag.

Het quorum van de Herzieningscommissie is bereikt als de meerderheid van de OTIF-lidstaten met stemrecht vertegenwoordigd is op het ogenblik van de stemming. Men dient echter rekening te houden met artikel 13, § 3, van het COTIF-verdrag, waarin bepaald is dat OTIF-lidstaten die een verklaring hebben afgelegd over de niet-toepassing van één of meer aanhangsels, geen stemrecht hebben over wijzigingen van de desbetreffende aanhangsels. Op basis van vergaderstuk INF.2 van de 26e zitting van de herzieningscommissie, dat op 19.1.2018 door het OTIF-secretariaat is verspreid, werd vastgesteld dat alle 26 EU-lidstaten die partij zijn bij COTIF alle aanhangsels toepassen.

2.4. Bevoegdheid van de Unie en stemrecht in de Herzieningscommissie

In artikel 6 van de EU-OTIF-overeenkomst is als volgt bepaald:

"1. Met betrekking tot besluiten ter zake waarvan de Unie uitsluitende bevoegdheid bezit, oefent de Unie het stemrecht uit dat haar lidstaten krachtens het verdrag hebben.

2. Met betrekking tot besluiten omtrent zaken waarin de Unie met de lidstaten bevoegdheid deelt, wordt door de Unie of door haar lidstaten gestemd.

3. Onverminderd het bepaalde in artikel 26, lid 7, van het verdrag is het aantal stemmen waarover de Unie beschikt, gelijk aan dat van haar lidstaten die tevens partij bij het verdrag zijn. Bij stemming door de Unie stemmen haar lidstaten niet."

¹ Besluit 2013/103/EU van de Raad van 16 juni 2011, PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1.

In het belang van de Unie en haar lidstaten moeten de stemrechten met betrekking tot alle punten waarover moet worden gestemd en waarvoor een standpunt van de Unie is voorgesteld, worden uitgeoefend door de Unie. Dit geldt niet alleen voor gevallen van exclusieve bevoegdheid, maar ook gevallen waarin sprake is van gedeelde bevoegdheid, als die overeenkomst de keuze biedt tussen een stemming door de lidstaten en een stemming door de Unie [Artikel 6, lid 2, van de overeenkomst].

In de praktijk betekent dit, voor kwesties die onder de bevoegdheid van de Unie vallen en waarvoor een standpunt van de Unie is opgesteld, dat de vertegenwoordiger van de Unie 26 stemmen vertegenwoordigt, het quorum automatisch wordt bereikt en het standpunt van de Unie de stemming wint. Het aantal stemmen wordt niet beïnvloed door het feit of individuele lidstaten al dan niet vertegenwoordigd zijn tijdens de vergadering.

2.5. Kennisgeving aan de Secretaris-generaal van de OTIF

In de onderstaande tabel is uiteengezet of de bevoegdheid van de Unie exclusief of gedeeld is, en wie de stemrechten uitoefent:

Agendapunt	Bevoegdheid van de Unie	Uitoefening van stemrechten
2 - Verkiezing van de voorzitter en vicevoorzitter	Gedeeld	Lidstaten
3 - Goedkeuring van de agenda	Gedeeld en exclusief	Unie
4 - Toepassing van het reglement	Gedeeld en exclusief	Unie
5 - Gedeeltelijke herziening van het COTIF-verdrag	Gedeeld	Unie
6 - Gedeeltelijke herziening van de Uniforme regelen CIM (verslag)	Exclusief	Unie (indien een stemming plaatsvindt)
7 - Gedeeltelijke herziening van de Uniforme regelen CUI	Gedeeld	Unie
8 - Nieuw aanhangsel H	Exclusief	Unie
9 - Gedeeltelijke herziening van de Uniforme regelen ATMF	Exclusief	Unie
10 - Gedeeltelijke herziening van de Uniforme regelen APTU	Exclusief	Unie
11 - Behoeft aan harmonisering van toegangsvoorwaarden (bespreking)	Gedeeld	n.v.t.
12 - Diversen (oprichting van een werkgroep van een groep van juridische deskundigen)	Gedeeld	Lidstaten
13 - Gedeeltelijke herziening van de Uniforme regelen CUV	Gedeeld	Unie

Overeenkomstig artikel 6, lid 4, van de EU-OTIF-overeenkomst stelt de Unie, vertegenwoordigd door de Commissie, de OTIF vóór de vergadering in kennis van de onder de (exclusieve of gedeelde) bevoegdheid van de Unie vallende punten op de agenda van de zitting van de Herzieningscommissie waarvoor de Unie de stemrechten zal uitoefenen. Deze kennisgeving dient te geschieden door middel van een brief aan de Secretaris-generaal van de OTIF.

3. STANDPUNT DAT MOET WORDEN INGENOMEN TIJDENS DE 26^E ZITTING VAN DE OTIF-HERZIENINGSCOMMISSIE

De punten die verdere toelichting behoeven, worden hierna onderzocht. In de bijlage bij het voorgestelde besluit komt elk agendapunt aan bod en wordt met name de situatie met betrekking tot de bevoegdheid en het in te nemen standpunt toegelicht.

3.1. PUNT 4 - Wijziging van het reglement van de Herzieningscommissie

Relevantie

De huidige versie van het reglement bestond al vóór de Unie toetrad tot het COTIF-verdrag; sommige bepalingen ervan zijn achterhaald en moeten worden geactualiseerd. Met name de bepalingen inzake de stemrechten van de Unie en de bepalingen tot vaststelling van het quorum (de artikelen 4, 20 en 21) moeten worden gewijzigd om te voldoen aan artikel 38 van het COTIF en aan de EU-OTIF-overeenkomst. De voorstellen tot wijziging van het reglement van de Herzieningscommissie zijn uiteengezet in de bijlage bij Doc. LAW-17125-CR 26/4, waarin ook bepaalde problemen met betrekking tot de taalregeling en de werkregelingen van de commissie (artikelen 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 en 26) aan bod komen. Deze andere ontwerpwijzigingen van de procedures lijken passend omdat ze tot doel hebben het administratieve beheer van de commissie te verbeteren.

Bevoegdheid en uitoefening van stemrechten

De voorgestelde wijzigingen van het reglement van de Herzieningscommissie vallen onder de bevoegdheid van de Unie omdat de uitoefening van de bevoegdheden van de Unie binnen OTIF daarop is gebaseerd. Sommige wijzigingen houden rechtstreeks verband met de toetreding van de Unie tot het COTIF-verdrag. Zelfs wanneer het bevoegdheden betreft die gedeeld worden met de lidstaten, moeten de stemrechten in dit geval worden uitgeoefend door de Unie om te garanderen dat 26 stemmen zijn vertegenwoordigd bij de stemming.

Standpunt

Alle ontwerpwijzigingen met betrekking tot dit punt die door het OTIF-secretariaat worden voorgesteld, moeten worden gesteund.

3.2. PUNT 5 - Gedeeltelijke herziening van het basisverdrag

Relevantie

Het in Doc. LAW-17126 CR 26/5 neergelegde voorstel heeft tot doel de procedure voor de herziening van het COTIF-verdrag te verbeteren en te vereenvoudigen, zodat wijzigingen van COTIF en de aanhangsels daarvan consequent en snel kunnen worden toegepast en om te voorkomen dat de huidige langdurige herzieningsprocedure nadelige gevolgen zou hebben, zoals het risico dat wijzigingen die zijn vastgesteld door de Herzieningscommissie en wijzigingen die zijn vastgesteld door de Algemene Vergadering onderling niet met elkaar in overeenstemming zijn of niet in overeenstemming zijn met externe handelingen, met name de wetgeving van de Unie.

In het door het OTIF-secretariaat ingediende document wordt herinnerd aan de werkzaamheden en besprekingen die de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden met betrekking tot het huidige rechtskader, aan de behoefte aan/mogelijkheden tot een wijziging van de procedure voor de herziening van COTIF, en aan de internationale wetten en praktijken inzake de vaststelling van verdragswijzigingen in de context van internationale organisaties.

Dit proces heeft geleid tot één belangrijke aanbeveling, namelijk artikel 34 van het verdrag zodanig herzien dat in beginsel een vaste termijn (36 maanden) geldt voor de inwerkingtreding van wijzigingen van de aanhangsels die door de Algemene Vergadering worden vastgesteld. De ontwerpwijziging bevat ook een flexibiliteitsclausule om deze termijn geval per geval te verlengen: *"Bij de in artikel 14, § 6, bepaalde meerderheid voor het nemen van beslissingen over voorstellen tot wijziging van het eigenlijke verdrag, mag de Algemene Vergadering beslissen om de inwerkingtreding van wijzigingen uit te stellen."*

De aanbeveling van het OTIF-secretariaat vormde een weergave van het overheersende standpunt in de relevante werkgroep die zich over deze kwestie heeft gebogen. De aanbeveling luidde dat OTIF-leden in staat moeten zijn om vastgestelde wijzigingen binnen drie jaar om te zetten, ook via parlementaire procedures. Dit komt ook overeen met de gebruikelijke termijn tussen vergaderingen van de Algemene Vergadering. Het voorstel lijkt evenwichtig, flexibel, evenredig en noodzakelijk om de efficiënte werking en ontwikkeling van de OTIF te ondersteunen.

Bevoegdheid en uitoefening van stemrechten

De voorgestelde gedeeltelijke herziening van het COTIF-verdrag is relevant voor de uitoefening van de bevoegdheden van de Unie in de OTIF. Ze valt onder de bevoegdheid van de Unie. Zelfs wanneer het een bevoegdheid betreft die gedeeld wordt met de lidstaten, moeten de stemrechten in dit geval worden uitgeoefend door de Unie om te garanderen dat 26 stemmen zijn vertegenwoordigd bij de stemming.

Standpunt

Het voorstel tot wijziging van artikel 34 van het COTIF-verdrag moet worden gesteund.

3.3. PUNT 6 - Gedeeltelijke herziening van aanhangsel B (Uniforme Regelen CIM) - Verslag van de Secretaris-generaal van de OTIF

Relevantie

Het verslag stelt de Herzieningscommissie in kennis over de vooruitgang die geboekt is bij de voorbereiding van een herziening van de uniforme regelen CIM, met bijzondere aandacht voor de bepalingen die moeten worden vastgesteld met betrekking tot de elektronische vrachtbrief. De werkgroep inzake de uniforme regelen CIM is overeengekomen dat het beginsel van de functionele gelijkwaardigheid² tussen elektronische registratie van gegevens en het papieren formulier een essentiële voorwaarde is (het huidige artikel 6, § 9, van de uniforme regelen CIM) voor alle functies die op dit ogenblik door de papieren vrachtbrief worden vervuld. Dit beginsel is echter op verschillende manieren ten uitvoer gelegd en heeft soms tot verschillen tussen de nationale wetten geleid. Bovendien lost dit niet alle problemen op, met name wat de elektronische handtekening betreft.

De Secretaris-generaal brengt tijdens de 26e zitting van de Herzieningscommissie verslag uit over de belangrijkste ontwikkelingen in de voorbije twee jaar, namelijk: het verslag van het CIT over de digitalisering van vervoersdocumenten in het spoorwegvervoer en de conclusies van het verslag, de lopende werkzaamheden van het forum voor digitaal vervoer en digitale

² Het beginsel van de functionele gelijkwaardigheid omvat criteria waaraan elektronische communicatie moet voldoen om als gelijkwaardig met papieren communicatie te worden beschouwd. Het bevat met name de specifieke eisen waaraan elektronische communicatie moet voldoen om dezelfde doelstellingen en functies te vervullen die worden beoogd met bepaalde begrippen in het papieren systeem, bijvoorbeeld "schriftelijk", "origineel", "ondertekend" en "vermeld".

logistiek (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF), de ontwikkelingen in de douanesector en de mogelijke gevolgen voor de CIM-vrachtbrief als doorvoerdocument.

In het verslag wordt erop gewezen dat verder werk moet worden gemaakt van een eenvoudige digitale oplossing voor spoorwegdoorvoer, die efficiënt gekoppeld is aan de vervoersdocumenten. Het OTIF-secretariaat is van mening dat dit alleen mogelijk is als de nog te ontwikkelen koppelingen met de digitale oplossingen van de sector worden gedefinieerd.

De Secretaris-generaal is daarom voornemens om de volgende twee prioriteiten op te nemen in het werkprogramma van de werkgroep van juridische deskundigen die in 2018 kan worden opgericht:

- beoordeling van de koppelingen tussen douane- en vervoersvoorschriften, teneinde efficiënt internationaal spoorwegvervoer, en met name vrachtvervoer, te garanderen.
- beoordeling van de digitalisering van het internationaal vervoer, met name de vervoersdocumenten.

Bevoegdheid, standpuntinname en eventuele uitoefening van stemrechten

Zoals hierboven vermeld, heeft de digitalisering van vervoersdocumenten gevolgen voor bepaalde gebieden van de EU-wetgeving, met name de douanewetgeving. De Unie heeft dan ook exclusieve bevoegdheid op dit gebied. De Unie moet het standpunt over dit punt opstellen en, indien een stemming wordt gehouden, de stemrechten uitoefenen.

Standpunt

Het volgende standpunt wordt voorgesteld: neem nota van het verslag, verstrek informatie over relevante lopende activiteiten en ontwikkelingen, moedig verdere werkzaamheden met betrekking tot de beoordeling van koppelingen tussen douaneregels en regels inzake spoorwegvervoer aan, ondersteun de oprichting van een werkgroep van juridische deskundigen of alternatieve coördinatieregelingen binnen de bestaande organen van de OTIF met betrekking tot douanekwesties en de digitalisering van vrachtvervoersdocumenten.

3.4. PUNT 7 - Gedeeltelijke herziening van aanhangsel E (Uniforme regelen CUI)

Relevantie

Dit punt heeft betrekking op de uniforme regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur (CUI UR).

De voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op artikel 1 (Toepassingsgebied), artikel 3 (Begripsomschrijvingen), artikel 8 (Aansprakelijkheid van de beheerder), artikel 9 (Aansprakelijkheid van de vervoerder), en op redactionele wijzigingen in de artikelen 3, 5, 5bis, 7 en 10 van de CUI UR. Voorts wordt ook voorgesteld om de toelichting aan te passen aan de vast te stellen wijzigingen van de CUI UR.

De belangrijkste inhoudelijke wijziging heeft tot doel het toepassingsgebied van de CUI UR te verduidelijken door in artikel 3 de volgende definitie in te voegen: "*internationaal spoorwegvervoer: vervoer dat het gebruik vereist van een internationaal treinpad of meerdere opeenvolgende nationale treinpaden die zich in minstens twee landen bevinden en worden gecoördineerd door de betrokken infrastructuurbeheerders*", en door artikel 1 (Toepassingsgebied) dienovereenkomstig te wijzigen, met behoud van de koppeling met de CIV en de CIM UR.

De doelstelling is ervoor te zorgen dat de CUI UR systematischer worden toegepast voor het doel waarvoor zij bestemd zijn, d.w.z. in het internationale spoorwegvervoer. De huidige definitie van het toepassingsgebied dateert van het begin van de CUI UR in de jaren negentig, toen de Europese Unie het concept van scheiding tussen het exploiteren van de spoorweginfrastructuur en het verlenen van spoorwegdiensten heeft geïntroduceerd. OTIF merkte toen op dat de twee te reguleren gebieden aan elkaar waren gekoppeld en dat het bijzonder belangrijk was een uniform rechtsstelsel (verbintenenrecht) op te zetten voor het recht van regres tussen vervoerders/spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders in het kader van het COTIF-verdrag. In de toenmalige context leek het logisch het toepassingsgebied van het nieuwe aanhangsel E, dat betrekking had op de overeenkomsten inzake het gebruik van de infrastructuur, te koppelen aan de uitvoering van vervoersactiviteiten overeenkomstig de CIV- en CIM-vervoerovereenkomsten. Daardoor zijn de uniforme regelen CUI van toepassing op *"elke overeenkomst inzake het gebruik van een spoorweginfrastructuur ten behoeve van internationaal vervoer in de zin van de Uniforme Regelen CIV en Uniforme Regelen CIM"* (artikel 1 van de CUI UR).

Meestal werd dit geïnterpreteerd als ware het de relatie tussen de spoorwegonderneming en haar klanten die bepalend is voor de wetgeving die geldt tussen de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder (nationale wetgeving voor binnenlandse vervoersovereenkomsten; CUI UR voor internationale vervoersovereenkomsten). De belangrijkste vraag die moest worden gesteld, was of het volstond dat de trein minstens één passagier met een CIV-vervoersbewijs of één CIM-zending vervoerde om de CUI IR toe te passen, ongeacht of het treinpad een of meerdere trajecten bevatte die uitsluitend uit binnenlands verkeer bestonden. Voorts moest ook rekening worden gehouden met het feit dat de CUI-aansprakelijkheid strikter was dan bepaalde binnenlandse aansprakelijkheidsregelingen en dat de infrastructuurcapaciteit, overeenkomstig de Uniewetgeving, wordt toegewezen op nationaal niveau.

Het probleem vloeit voort uit het feit dat: (1) de vervoerder niet noodzakelijk één overeenkomst voor het gebruik van spoorweginfrastructuur moet sluiten om één vervoersovereenkomst uit te voeren; (2) het moeilijk is een duidelijk onderscheid te maken tussen het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor nationaal vervoer en voor internationaal vervoer, met name wanneer het treinpad een traject tussen twee lidstaten omvat, in combinatie met een of meerdere trajecten op louter binnenlandse treinpaden.

Het OTIF-secretariaat heeft in 2014 een speciale werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van COTIF-lidstaten, de Europese Commissie en belanghebbenden uit de spoorwegsector.

De aan de Herzieningscommissie voorgelegde ontwerpwijziging komt overeen met het compromis dat voortvloeide uit de werkzaamheden van de adhoc-werkgroep, die vier keer is bijeengekomen (10 december 2014, 8 juli 2015, 24 november 2015 en 31 mei 2016). De Commissie heeft bijgedragen tot dit resultaat, dat, overeenkomstig het toepassingsgebied en de doelstellingen van het COTIF-verdrag (internationaal spoorwegvervoer), bevestigt dat de CUI UR alleen van toepassing zijn in het internationale spoorwegvervoer, zoals duidelijk blijkt uit de nieuwe definitie.

In reactie op het voorstel van het OTIF-secretariaat heeft het Internationaal Comité van het Vervoer per Spoor (CIT) standpuntnota Doc. LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1 ingediend, waarin de nadruk wordt gelegd op een aantal problemen die tijdens voorbije zittingen al zijn besproken met de bovenvermelde werkgroep. Het CIT pleit ervoor om, wat het recht van regres van een vervoerder jegens de infrastructuurbeheerder betreft, het binnenlandse traject dat voorafgaat aan of volgt op internationaal verkeer, niet uit te sluiten van de CUI UR maar

eveneens onder het toepassingsgebied van de CUI UR te brengen. Het CIT stelt voor de door het secretariaat voorgestelde ontwerptekst van artikel 3 als volgt te wijzigen (doorgehaalde tekst wordt geschrapt, onderstreepte tekst wordt toegevoegd): *"aa) internationaal spoorwegvervoer: vervoer dat het gebruik vereist van een internationaal treinpad of bestaande uit meerdere opeenvolgende nationale treinpaden die zich in minstens twee landen bevinden en worden gecoördineerd door de betrokken infrastructuurbeheerders; of uit één treinpad met het oog op internationaal spoorwegvervoer in de zin van de uniforme regelen CIV en de uniforme regelen CIM."*

Met dit voorstel streeft het CIT ernaar de toepassing van de CUI UR uit te breiden tot binnenlandse treinpaden wanneer deze worden gecombineerd met een internationaal treinpad, en voert daarvoor als argument aan dat *"de toepassing van nationale wetgeving op het recht van regres van spoorwegondernemingen jegens de infrastructuurbeheerder problemen oplevert wat de transparantie en rechtszekerheid betreft, aangezien het algemene nationale (verbintenissen-)recht van de landen in kwestie subtiele verschillen vertoont, met name wat betreft de bewijslast of daaruit voortvloeiende verlies of beschadiging van activa."*

De Commissie is van mening dat dit voorstel de door het OTIF-secretariaat voorgestelde wijziging niet verbetert en kan zich niet vinden in het algemene basisbeginsel dat CUI UR niet zijn ontworpen om toe te passen op binnenlandse treinpaden, die in beginsel onder de nationale wetgeving zouden moeten vallen.

Wat betreft de door het OTIF-secretariaat voorgestelde ontwerpwijziging van artikel 8 (aansprakelijkheid van de beheerder) merkt de Commissie op dat dit voornamelijk een redactionele wijziging is die geen gevolgen heeft voor het toepassingsgebied of de inhoud van de bepaling. De voorgestelde ontwerpwijzigingen van artikel 9 en van de artikelen 3, 5, 5 bis, 7 en 10 zijn strikt redactioneel.

Procedurele kwesties

Zoals blijkt uit de analyse van het OTIF-secretariaat in Doc. LAW-17126 CR 26/7.2, is het mogelijk dat de Herzieningscommissie niet bevoegd is om een beslissing te nemen met betrekking tot alle voorgestelde wijzigingen. Mogelijk vallen deze geheel of gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de Algemene Vergadering. Het secretariaat stelt voor dat de Herzieningscommissie de voorstellen tot wijziging vaststelt en dat de beslissing over alle wijzigingen van de CUI UR worden voorgelegd aan de Algemene Vergadering.

Bevoegdheid en uitoefening van stemrechten

De uniforme regelen in aanhangsel E vallen onder het verbintenissenrecht inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegvervoer. De voorgestelde wijzigingen lijken geen gevolgen te hebben voor het toepassingsgebied van de bestaande regels van de Unie en deze niet te wijzigen. De Unie deelt de bevoegdheid op dit gebied dus met de lidstaten. Aangezien de Unie evenveel stemmen heeft als de lidstaten die partij zijn bij het COTIF-verdrag, wordt voorgesteld dat de Unie haar stemrecht namens de lidstaten uitoefent om zeker te zijn dat 26 stemmen worden uitgebracht.

Standpunt

De wijzigingsvoorstellen van het Secretariaat-generaal betreffende artikel 1, § 1 en 2, artikel 3 (nieuwe letter aa) en de wijzigingen van letters b), c) en g)), artikel 5, § 1, artikel 5 bis, § 1 en 2, artikel 7, § 2, artikel 8, § 1 en 2, artikel 9, § 1, en artikel 10, § 3, van de CUI UR moeten worden gesteund.

Het Secretaris-generaal van de OTIF moet worden verzocht om de beslissing over alle wijzigingen van de CUI UR voor te leggen aan de Algemene Vergadering.

3.5. PUNT 8 - Nieuw aanhangsel H inzake de veilige exploitatie van treinen in het internationale verkeer

Relevantie

Tijdens de Algemene Vergadering van 2015 heeft de Secretaris-generaal van de OTIF voorgesteld een rechtsgrondslag te creëren om de interoperabiliteit in de Europese Unie te ondersteunen. Het ontwerp van het nieuwe aanhangsel H bevat bepalingen om de veilige exploitatie van treinen in het internationale verkeer te regelen. Hierbij wordt het concept gevolgd dat overheidsinstanties veiligheidscertificaten afgeven voor spoorwegondernemingen op basis van geharmoniseerde criteria, als bewijs dat deze spoorwegondernemingen in staat zijn veilig treinen te exploiteren in het betrokken land. Deze ontwerptekst is rechtstreeks geïnspireerd op het acquis van de Unie en is een stap op weg naar gemeenschappelijke voorschriften voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, teneinde de veilige exploitatie van treinen in de Unie en daarbuiten te garanderen. Voor zover rekening wordt gehouden met bepaalde opmerkingen, is het ontwerp van het nieuwe aanhangsel H bij het COTIF-verdrag volledig in overeenstemming met de bepalingen van de nieuwe Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid en met de bijbehorende secundaire wetgeving.

Bevoegdheid en uitoefening van stemrechten

De Unie heeft een aanzienlijk aantal rechtsinstrumenten vastgesteld op het gebied van interoperabiliteit en veiligheid, onder meer in het kader van het in 2016 vastgestelde vierde spoorwegpakket. Het voorgestelde nieuwe aanhangsel H bij COTIF heeft betrekking op het domein dat onder Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor (herschikking) valt. Deze kwestie valt dus onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie en de Unie moet dus de stemrechten uitoefenen.

Standpunt

De Unie moet vóór de ontwerptekst van de nieuwe bijlage H (Doc. LAW-17131-CR26/8.1) stemmen, mits de volgende aanpassingen worden aangebracht (doorgehaalde tekst moet worden geschrapt, onderstreepte tekst moet worden toegevoegd):

- Artikel 2, onder b): "certificeringsautoriteit" wordt vervangen door "veiligheidscertificeringsinstantie". Deze vervanging moet consequent worden doorgevoerd in de hele tekst. In het Duits: "*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*" in plaats van "*Zertifizierungsbehörde*". In het Frans: "*autorité de certification de sécurité*" in plaats van "*autorité de certification*".

Het doel van dit voorstel is te zorgen voor samenhang met de terminologie van het EU-acquis en binnen aanhangsel H zelf (artikel 5 heeft als titel "*Veiligheidscertificering*"). Deze verbetering wordt aanbevolen, maar is niet strikt noodzakelijk voor de positieve stem.

- Artikel 4, lid 1: Voeg de volgende zin toe: "*De veiligheidscertificeringsinstantie en de in artikel 6, lid 1, vermelde toezichthoudende instantie mogen twee afzonderlijke entiteiten of één organisatie zijn.*"

Het doel van dit voorstel is te verduidelijken dat beide institutionele structuren zijn toegestaan en te vermijden dat lidstaten waar de nationale veiligheidsinstantie beide rollen vervult, worden verplicht om twee afzonderlijke entiteiten op te richten.

- Artikel 6, lid 1: Voeg de volgende zin toe: *"De veiligheidscertificeringsinstantie en de in artikel 4, lid 1, vermelde toezichthoudende instantie mogen twee afzonderlijke entiteiten of één organisatie zijn."*

Het doel van dit voorstel is te verduidelijken dat beide institutionele structuren zijn toegestaan en te vermijden dat lidstaten waar de nationale veiligheidsinstantie beide rollen vervult, worden verplicht om twee afzonderlijke entiteiten op te richten.

- Artikel 8, lid 3, onder b) Wijzig de tekst als volgt: *"Procedures en een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de eisen van het veiligheidsbeheersysteem die moeten worden toegepast door certificeringsinstanties bij de afgifte van een veiligheidscertificaat, met inbegrip van de nodige links met de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling en andere relevante wetgeving."*

Toevoeging van een verwijzing naar "procedures": Dergelijke procedures zijn opgenomen in de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de eisen van het veiligheidsbeheersysteem en zijn nu ook opgenomen in het ontwerp van de uitvoeringsverordening van de Commissie tot vaststelling van praktische regelingen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten". Als de OTIF het toepassingsgebied van de harmonisering wil behouden zoals aanvankelijk was gepland, moet ze samen met de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de eisen van het veiligheidsbeheersysteem ook de bijbehorende procedures in de tekst opnemen. Deze verbetering wordt aanbevolen, maar is niet strikt noodzakelijk voor de positieve stem.

Link naar de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling en andere relevante wetgeving: Het ontwerp van gedelegeerde verordening van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden met betrekking tot de eisen voor veiligheidsbeheersystemen schrijft voor dat de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling moet worden toegepast, alsook andere wetgeving (zoals, maar niet beperkt tot, de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding), teneinde te garanderen dat *"de operationele regelingen (van de organisatie) beantwoorden aan de veiligheidsvoorschriften van de toepasselijke technische specificaties voor interoperabiliteit, de relevante nationale regels en alle andere relevante voorschriften"*. De bovenvermelde verbetering van artikel 8, lid 3, onder b), moet derhalve worden ondersteund en krachtig worden verdedigd.

- Artikel 8, lid 3, onder c): Wijzig de tekst in *"Een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring die moet worden toegepast door spoorwegondernemingen ~~en, voor zover relevant,~~ infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten."*

Dit voorstel spoort met artikel 7, lid 4, van aanhangsel H, waarin bepaald is dat zowel spoorwegondernemingen als infrastructuurbeheerders *"een veiligheidsbeheersysteem moeten vaststellen en toezicht moeten houden op de correcte toepassing ervan"*. De toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring is verplicht voor infrastructuurbeheerders in de EU en zou ook buiten de Unie voordelen opleveren. De toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring is verplicht voor met het onderhoud belaste entiteiten. De verplichte toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring door infrastructuurbeheerders wordt aanbevolen, maar is niet vereist voor de positieve stem. De verplichte toepassing van

gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor monitoring door met het onderhoud belaste entiteiten is een vereiste en moet in de tekst worden opgenomen.

- Artikel 2, onder f), redactionele verbetering, overeenstemming met de terminologie van de Unie (Duitse versie): „*Eisenbahnsystem*“ *das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*”.
- Artikel 7, lid 4, redactionele verbetering (Duitse versie): *“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.”*

Met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen van de artikelen 2, 6, 20, 33 en 35 van het COTIF-verdrag (Doc. LAW-17131-CR26/8.2), die inderdaad noodzakelijk zijn met het oog op de opname van het nieuwe aanhangsel H in het COTIF-verdrag, moet de Unie voorde voorgestelde tekst stemmen en ermee instemmen dat de Secretaris-generaal wordt verzocht de beslissing over deze tekst voor te leggen aan de Algemene Vergadering.

3.6. PUNT 9 - Gedeeltelijke herziening van aanhangsel G (Uniforme regelen ATMF)

Relevantie

Het is belangrijk voor het internationale spoorverkeer dat de bepalingen van de Uniewetgeving en die van het COTIF-verdrag worden geharmoniseerd. De bepalingen van de uniforme regelen ATMF zijn verenigbaar met de voorschriften van Richtlijn 2008/57/EG inzake interoperabiliteit en met de relevante delen van Richtlijn 2009/49/EG inzake veiligheid. Met de vaststelling van het vierde spoorwegpakket heeft de Unie verscheidene bepalingen van dit acquis gewijzigd. Het comité van technische deskundigen (CTE) van de OTIF en de permanente werkgroep zijn daarvan in kennis gesteld. Op basis van een analyse van de Commissie hebben het secretariaat van de OTIF en de werkgroep wijzigingen van de uniforme regelen ATMF opgesteld om te garanderen dat de overeenstemming met de wetgeving van de Unie behouden blijft.

Deze wijzigingen van de artikelen 2, 3 bis, 5, 6, 7, 10, 10 ter, 11 en 13 van de uniforme regelen ATMF zijn noodzakelijk om bepaalde terminologie in overeenstemming te brengen met de nieuwe EU-bepalingen en om rekening te houden met bepaalde procedurele wijzigingen in de EU, met name het feit dat het Spoorwegbureau van de EU de bevoegdheid krijgt om vergunningen voor voertuigen af te geven. De voorgestelde wijzigingen hebben geen invloed op het basisconcept van de ATMF.

Bevoegdheid en uitoefening van stemrechten

De Unie heeft een aanzienlijk aantal rechtsinstrumenten vastgesteld op het gebied van interoperabiliteit en veiligheid, onder meer in het kader van het in 2016 vastgestelde vierde spoorwegpakket. In dit geval wijzigt de ontwerptekst de uniforme regelen ATMF, die betrekking hebben op vergunningen voor voertuigen. Deze voorschriften vallen onder Richtlijn (EU) 2016/797 inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking). Deze kwestie valt dus onder de (exclusieve) bevoegdheid van de Unie en dus moet de Unie de stemrechten uitoefenen.

Standpunt

De ontwerpwijzingen, zoals vastgelegd Doc. LAW-17133-CR26/9, zijn gebaseerd op een voorstel van de Unie en zijn, voor zover rekening wordt gehouden met de onderstaande opmerkingen, volledig in overeenstemming met de overeenkomstige bepalingen van de nieuwe Richtlijn (EU) 2016/797 inzake interoperabiliteit en de bijbehorende secundaire wetgeving.

De Unie moet de voorgestelde ontwerpwijzingen steunen, met inachtneming van het volgende (doorgehaalde tekst moet worden geschrapt, onderstreepte tekst moet worden toegevoegd):

- Wijzig de tekst van artikel 7, lid 1 bis, als volgt:

"Voertuigen moeten voldoen aan de UTP's die gelden op het tijdstip van het verzoek tot toelating, verbetering of vernieuwing, overeenkomstig deze uniforme regelen en rekening houdend met de migratiestrategie voor de toepassing van de UTP's, zoals uiteengezet in artikel 8, § 2a, en artikel 8, § 4, onder f), van de APTU, en de mogelijkheden tot afwijking zoals uiteengezet in artikel 7a van de ATMF; Elk voertuig moet tijdens het gebruik voortdurend voldoen aan de UTP's.

Het CTE zal nagaan of een bijlage bij deze uniforme regelen op te stellen, waarin bepalingen worden opgenomen die aanvragers de mogelijkheid bieden om, nog vóór zij hun verzoek om toelating, verbetering of vernieuwing van voertuigen indienen, grotere rechtszekerheid te krijgen inzake de voorschriften die moeten worden toegepast."

Rechtszekerheid is van cruciaal belang voor het bedrijfsleven in de EU. Het voorstel heeft tot doel de rechtszekerheid te verbeteren, onder meer door de invoering van het (EU-) begrip "vooroverleg", een vrijwillig proces waarbij de vergunningverlenende instantie, op basis van informatie die door de aanvrager is verstrekt, een advies afgeeft waarin is vastgesteld welke versie van de TSI's en nationale voorschriften moeten worden toegepast voor de vergunningsaanvraag (onverminderd wijzigingen in de wettelijke vereisten die tot de ongeldigheid van dit advies zouden leiden). Het voorstel heeft tot doel het CTE te machtigen om na te denken over de opname van dergelijke bepalingen in het COTIF.

- In artikel 2, onder w), wijzig de definitie en gebruik de term "voertuigen" consequent in de volledige tekst (alle talen).

De definitie moet als volgt luiden: "voertuig" een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving." Deze definitie is samenhangend met de definitie van artikel 2, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797 inzake interoperabiliteit. De term "voertuig(en)" moet in de hele tekst worden gebruikt, en niet de term "spoorvoertuig", die op sommige plaatsen voorkomt.

- Artikel 5, redactionele verbetering (Duitse versie): Vervang "Notifikation" door "Notifizierung" in "Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~ Notifizierung [...]." en in "Die ~~Notifikation~~ Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden."

- Artikel 10, redactionele verbetering (Duitse versie): Vervang "Verzeichnis" door "Dossier" in "Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~ Dossier zu übersenden." en in "Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~ Dossiers durch den Antragsteller zu treffen".

- Artikel 13, lid 1, onder a), redactionele verbetering (Engelse en Duitse versie): Vervang CTE door de volledige naam van het comité in "*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts*;" en in "*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen*;".

- Voeg het volgende artikel 14 toe: "*Artikel 14 - Bijlagen en aanbevelingen*"

§ 1 Het Comité van technische deskundigen beslist een bijlage of een bepaling tot wijziging daarvan vast te stellen overeenkomstig de procedure die is vastgesteld in de artikelen 16, 20 en 33, § 6, van het verdrag. Deze beslissingen treden in werking overeenkomstig artikel 35, §3 en § 4, van het verdrag.

§ 2 Een aanvraag tot vaststelling van een bijlage of van een bepaling tot wijziging van een bijlage kan worden ingediend door: a) elke verdragsluitende staat; b) elke regionale organisatie als gedefinieerd in artikel 2, onder x), van ATMF; c) elke representatieve internationale vereniging voor wiens leden het bestaan van de bijlage onontbeerlijk is om redenen van veiligheid en rendabiliteit bij de uitoefening van hun activiteiten.

§ 3 De bijlagen worden opgesteld door het comité van technische deskundigen, bijgestaan door passende werkgroepen en de Secretaris-generaal, op basis van aanvragen die zijn ingediend overeenkomstig § 2.

§ 4 Het comité van technische deskundigen kan aanbevelingen doen voor methoden en praktijken met betrekking tot de technische toelating van spoorwegmaterieel dat gebruikt wordt in het internationale verkeer."

Dit artikel is nodig om uiteen te zetten hoe het CTE invulling kan geven aan het mandaat dat het heeft gekregen krachtens het voorstel om een zin toe te voegen aan artikel 7, § 1, onder a). Het is gelijk aan artikel 8 van het nieuwe aanhangsel H.

3.7. PUNT 10 - Gedeeltelijke herziening van aanhangsel F (Uniforme regelen APTU)

Relevantie

Het is belangrijk voor het internationale spoorverkeer dat de bepalingen van de Uniewetgeving en die van het COTIF-verdrag worden geharmoniseerd. De bepalingen van de uniforme regelen ATMF zijn verenigbaar met de bepalingen van Richtlijn 2008/57/EG inzake interoperabiliteit, met name de bepalingen die betrekking hebben op de inhoud van uniforme technische voorschriften (UTP's) en op de gelijkwaardigheid daarvan met de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) van de Europese Unie. Met de vaststelling van het vierde spoorwegpakket, en met name de herschikking van Richtlijn 2016/797/EG inzake interoperabiliteit, heeft de Unie verscheidene bepalingen van dit acquis gewijzigd. Het comité van technische deskundigen (CTE) van de OTIF en de permanente werkgroep zijn daarvan in kennis gesteld. Op basis van een analyse van de Europese Commissie hebben het secretariaat van de OTIF en de werkgroep wijzigingen van de uniforme regelen APTU opgesteld om te garanderen dat de overeenstemming met de wetgeving van de Unie behouden blijft. Deze wijzigingen hebben betrekking op artikel 8 van de uniforme regelen APTU en bestaan uit de toevoeging van twee delen in de inhoud van de UTP's die gelijkwaardig zijn aan de TSI's van de EU. Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de inhoud van toekomstige TSI's van de Europese Unie en de UTP's van het COTIF gelijkwaardig blijft. De voorgestelde wijzigingen hebben geen invloed op het basisconcept van de APTU.

Bevoegdheid en uitoefening van stemrechten

De Unie heeft een aanzienlijk aantal rechtsinstrumenten vastgesteld op het gebied van interoperabiliteit en veiligheid, onder meer in het kader van het in 2016 vastgestelde vierde spoorwegpakket. In dit geval wijzigt de ontwerptekst de uniforme regelen APTU, die betrekking hebben technische specificaties voor voertuigen. Deze voorschriften vallen onder Richtlijn (EU) 2016/797 inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking). Deze kwestie valt dus onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie en de Unie moet dus de stemrechten uitoefenen.

Standpunt

De ontwerpwijzigingen, zoals vastgelegd Doc. LAW-17133-CR26/10, zijn gebaseerd op een voorstel van de Unie en zijn volledig in overeenstemming met de overeenkomstige bepalingen van de nieuwe Richtlijn (EU) 2016/797 inzake interoperabiliteit en de bijbehorende secundaire wetgeving.

De Unie moet de wijzigingen van artikel 8 van aanhangsel F van het COTIF-verdrag steunen, alsook de goedkeuring van de wijzigingen in de relevante toelichting.

3.8. PUNT 13 - Gedeeltelijke herziening van de Uniforme regelen CUV (ingediend door Zwitserland)

Relevantie

Op 13 november 2017 heeft Zwitserland Doc. LAW-17144-CR 26/13 ingediend, met een voorstel tot wijziging van artikel 7, § 1, van de uniforme regelen CUV. Het voorstel had betrekking op de aansprakelijkheid van de houder van het voertuig en de gebruiker van het voertuig (spoorwegondernemingen) voor schade die is veroorzaakt door het voertuig en die haar oorsprong vindt in een defect aan het voertuig.

Op 18 december 2017 is een extern juridisch onderzoek van het Zwitserse voorstel gepubliceerd door het OTIF-secretariaat (Doc. LAW-17156-CR26/13 Add.1). Op 19 januari 2018 heeft het OTIF-secretariaat ook Doc. LAW-18001-CR26/13 Add.2 over het onderzoek van voorstellen tot wijziging van artikel 7 van de uniforme regelen CUV gepubliceerd. In dit laatste document wordt een overzicht gegeven van eerdere besprekingen over deze kwestie binnen de relevante werkgroep van OTIF, en wordt eraan herinnerd dat er geen voorstel voor een beslissing kon worden genomen tijdens de laatste algemene Vergadering in september 2015.

Het voorstel van Zwitserland wordt voorgelegd aan de Herzieningscommissie en de beslissing over het voorstel kan eventueel worden voorgelegd aan de volgende algemene vergadering. Dit voorstel voegt een nieuw criterium toe om aan te tonen dat de houder van het voertuig aansprakelijk is voor schade ten gevolge van een defect van het voertuig. Volgens het huidige artikel 7 van de uniforme regelen CUV, zoals toegepast door de verdragsluitende partijen, is de houder van het voertuig alleen aansprakelijk wanneer is aangetoond dat de schade die door het voertuig is veroorzaakt het gevolg is van een fout waarvoor hij verantwoordelijk is. Het voorstel tot wijziging lijkt een tweede criterium toe te voegen, namelijk dat de houder moet aantonen dat hij niet verantwoordelijk is voor het defect dat aan de oorsprong ligt van de schade.

Er zij op gewezen dat in § 2 van het huidige artikel 7 van de CUV is bepaald dat *"de partijen bij de overeenkomst [...] bedingen [kunnen] overeenkomen die afwijken van § 1"*.

Op basis hiervan hebben de bedrijven in de sector tussen 2013 en 2016 onderhandelingen gevoerd die geleid hebben tot een overeenkomst die door 600 spoorwegondernemingen is goedgekeurd en die het mogelijk maakt de nodige wijzigingen aan te brengen aan het General Contract of Use for Wagons (GCU)³ om de verantwoordelijkheden van de houders van wagons te verduidelijken. Door de ondertekening van deze overeenkomst werd een nieuw artikel (27) toegevoegd aan de GCU, dat betrekking heeft op het beginsel van aansprakelijkheid in geval van schade die wordt veroorzaakt door een wagon. Dit nieuwe artikel had tot doel een beter evenwicht te bereiken en de sector meer duidelijkheid te bieden in het geval van schade die wordt veroorzaakt door een wagon. Met deze overeenkomst werd met name het begrip "*vermoeden van schuld*" ingevoerd, dat het mogelijk maakt de houder aansprakelijk te stellen voor door het voertuig veroorzaakte schade die het gevolg is van het niet nakomen van de onderhoudsverplichting. Deze wijziging is van toepassing sinds 1 januari 2017.

Artikel 27 van het GCU luidt thans als volgt: "*Artikel 27: Aansprakelijkheidsbeginsel*

27.1 De houder of een vorige gebruiker die onder dit contract valt, is aansprakelijk voor schade die wordt veroorzaakt door de wagon wanneer kan worden aangetoond dat zij een fout hebben begaan. De houder wordt verondersteld een fout te hebben begaan als hij zijn taken uit hoofde van artikel 7 niet correct heeft vervuld, tenzij dit niet geleid heeft tot of heeft bijgedragen aan de schade.

27.2 De aansprakelijke partij vergoedt de spoorwegonderneming die gebruiker is van de wagon tegen alle vorderingen van derden wanneer de spoorwegonderneming geen fout heeft begaan.

27.3 Als de spoorwegonderneming die gebruiker is van de wagon gedeeltelijk aansprakelijk is, vergoedt elke partij een gedeelte van de schade, in verhouding tot haar aandeel in de aansprakelijkheid.

27.4 Als een derde partij aansprakelijk of gedeeltelijk aansprakelijk is voor de schade, verhalen de partijen bij het contract de vergoeding voor de schade in de eerste plaats op deze derde partij. Het is in de eerste plaats de ondertekenaar die een contract heeft met de derde partij die de schadevergoeding verhaalt op deze derde partij.

27.5 Op verzoek moet de houder het bewijs van zijn wettelijke aansprakelijkheidsverzekering leveren, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving."

Op dit ogenblik passen de meeste houders en spoorwegonderneming in de Unie het GCU toe overeenkomstig § 2 van het huidige artikel 7 van de CUV. Het Zwitserse voorstel is dan ook niet noodzakelijk omdat de overeenkomsten die tussen de bedrijven in de sector zijn gesloten volstaan om duidelijk de aansprakelijkheid van de houder en de spoorwegondernemingen te bepalen in het geval van schade die wordt veroorzaakt door een voertuig in het kader van een verkoopovereenkomst. Er zijn geen aanwijzingen dat deze overeenkomst er niet in slaagt een goed evenwicht te bereiken tussen de belangen van de respectievelijke partijen. Het

³ Het General Contract of Use for wagons (GCU) is een multilateraal contractueel kader dat gebaseerd is op en een aanvulling vormt op de CUV (aanhangsel D van het COTIF) met betrekking tot het gebruik van wagons. Het bevat alle relevante wederzijdse rechten en plichten van spoorwegondernemingen en houders van wagons met betrekking tot het gebruik van wagons, zodat de partijen bij het GCU geen lange reeks bilaterale overeenkomsten hoeven te sluiten. Hierdoor zorgt het voor interoperabiliteit van wagons in een geliberaliseerde Europese spoorwegmarkt; Indien nodig kan het flexibel worden aangevuld met andere contractuele regelingen, maar het bevat geen commerciële voorwaarden.

Zwitserse voorstel is bovendien onvoldoende onderbouwd en de voorgestelde wijzigingen zijn onvoldoende gemotiveerd.

Bevoegdheid en uitoefening van stemrechten

De uniforme regelen in aanhangsel D vallen onder het verbintenissenrecht inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegvervoer. De voorgestelde wijzigingen die betrekking hebben op de aansprakelijkheid voor verlies of schade die veroorzaakt wordt door een voertuig, hebben geen wijzigingen van het toepassingsgebied van de bestaande regels van de Unie tot gevolg. De Unie deelt de bevoegdheid op dit gebied dus met de lidstaten.

Aangezien de Unie evenveel stemmen heeft als de lidstaten die partij zijn bij het COTIF-verdrag, wordt voorgesteld dat de Unie haar stemrecht namens de lidstaten uitoefent om zeker te zijn dat 26 stemmen worden uitgebracht.

Standpunt

De Unie moet zich verzetten tegen het door Zwitserland ingediende voorstel tot wijziging van artikel 7 van de uniforme regelen CUV.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

Artikel 218, lid 9, VWEU voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst".

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die een "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"⁴.

De Herzieningscommissie van de OTIF is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF).

De besluiten die door de Herzieningscommissie van de OTIF moeten worden vastgesteld, zijn besluiten met rechtsgevolgen. De beoogde handelingen hebben een beslissende invloed op de inhoud van de EU-regelgeving op het gebied van spoorwegvervoer.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde

⁴ Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61-64.

handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Het voorgenomen besluit heeft betrekking op spoorwegvervoer.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 91 VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 91 VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

5. PUBLICATIE VAN DE GEPLANEDE HANDELING

Aangezien het besluit van de Herzieningscommissie van de OTIF leidt tot wijzigingen van het COTIF en sommige aanhangsels daarvan, is het passend dit besluit, na goedkeuring ervan, bekend te maken in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 26e zitting van de Herzieningscommissie van de OTIF ten aanzien van bepaalde amendementen op het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en op de aanhangsels daarvan

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig Besluit 2013/103/EU van de Raad⁵ is de Unie toegetreden tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd door het protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (de "COTIF-overeenkomst").
- (2) Alle lidstaten, met uitzondering van Cyprus en Malta, passen het COTIF-verdrag toe.
- (3) Overeenkomstig artikel 13, § 1, onder c), van het COTIF-verdrag wordt verwacht dat de Herzieningscommissie tijdens haar 26^{ste} zitting, die gepland is van 27 februari tot en met 1 maart 2018, een beslissing zal nemen over bepaalde wijzigingen van het COTIF-verdrag en bepaalde aanhangsels daarvan, namelijk aanhangsel E (Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer - CUI), aanhangsel F (Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer - APTU) en aanhangsel G (Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer - ATMF).
- (4) Tijdens die zitting moet de Herzieningscommissie ook een beslissing nemen over de vaststelling van een nieuw aanhangsel H inzake de veilige exploitatie van treinen in het internationale verkeer.
- (5) De wijzigingen van het reglement van de Herzieningscommissie van de OTIF hebben tot doel sommige bepalingen aan te passen aan de toetreding van de Unie tot het

⁵ Besluit 2013/103/EU van de Raad van 16 juni 2011 betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer tot toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, als gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1). De tekst van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) betreffende de toetreding van de Europese Unie tot het COTIF-Verdrag (de overeenkomst) is als bijlage bij het besluit van de Raad gevoegd.

COTIF-verdrag in 2011, met name de bepalingen waarin het stemrecht van de regionale organisatie wordt geregeld en het quorum wordt vastgesteld.

- (6) De wijzigingen van het COTIF-verdrag hebben tot doel de procedure voor de herziening van het verdrag te verbeteren en te vereenvoudigen, zodat wijzigingen van het verdrag en de aanhangsels daarvan consequent en snel kunnen worden toegepast en om te voorkomen dat de huidige langdurige herzieningsprocedure nadelige gevolgen zou hebben, zoals het risico dat wijzigingen die zijn vastgesteld door de Herzieningscommissie en wijzigingen die zijn vastgesteld door de Algemene Vergadering onderling verschillen of niet in overeenstemming zijn met externe handelingen, met name de wetgeving van de Unie.
- (7) De wijzigingen van aanhangsel E (CUI) hebben tot doel het toepassingsgebied van de uniforme regelen CUI te verduidelijken, teneinde te garanderen dat ze systematischer worden toegepast voor het doel waarvoor ze bestemd zijn, d.w.z. in het internationale spoorwegvervoer, zoals op goederencorridors of in het internationale passagiersvervoer.
- (8) De wijzigingen van aanhangsels F (APTU) en G (ATMF) beogen een harmonisering tussen de OTIF-regels en de regels van de Unie, met name na de vaststelling van het vierde spoorwegpakket door de Unie in 2016.
- (9) Het nieuwe aanhangsel H heeft tot doel de interoperabiliteit buiten de Europese Unie te verbeteren op basis van het concept van geharmoniseerde criteria voor de afgifte van veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen door overheidsinstanties, waarmee wordt aangetoond dat spoorwegondernemingen veilig treinen kunnen exploiteren in het desbetreffende land.
- (10) De meeste voorgestelde wijzigingen zijn in overeenstemming met het recht en de strategische doelstellingen van de Unie en moeten derhalve door de Unie worden gesteund. Enkele wijzigingen moeten nog verder binnen de Europese Unie worden besproken en moeten worden afgewezen tijdens de 26e zitting van de Herzieningscommissie.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

- 1. Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 26^e zitting van de Herzieningscommissie die is opgericht in het kader van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, als gewijzigd door het protocol van Vilnius van 3 juni 1999, is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.
- 2. Kleine wijzigingen van de in de bijlage bij dit besluit genoemde documenten kunnen worden goedgekeurd door de vertegenwoordigers van de Unie in de Herzieningscommissie zonder verder besluit van de Raad.

Artikel 2

Het besluit van de Herzieningscommissie van OTIF wordt na de vaststelling ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie bekendgemaakt.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Commissie.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De voorzitter