

Bruxelles, 8 februarie 2018
(OR. en)

6034/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	8 februarie 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 63 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire al OTIF în legătură cu anumite modificări la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la apendicele acesteia

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 63 final.

Anexă: COM(2018) 63 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire al OTIF în legătură cu anumite modificări la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la appendicele acesteia

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire al Convenției Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) cu privire la anumite modificări la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la apendicele acesteia.

OTIF elaborează regimuri juridice uniforme pentru transporturile internaționale feroviare în trei domenii de activitate majore: interoperabilitatea tehnică, bunurile periculoase și dreptul contractelor în domeniul feroviar.

Secretarul general (SG) al OTIF a convocat cea de-a 26-a sesiune a Comitetului de revizuire al COTIF99 la Berna, în Elveția, în perioada 27 februarie – 1 martie 2018.

Documentele privind punctele de pe ordinea de zi sunt disponibile pe site-ul web al OTIF, la următoarea adresă: http://otif.org/en/?page_id=126

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF)

Convenția COTIF este textul juridic fondator al OTIF. Ea reglementează funcționarea organizației, obiectivele sale, atribuțiile, relațiile cu statele membre și activitățile acesteia în general. Există 46 de țări care sunt părți la Convenția COTIF, inclusiv 26 de state membre ale UE, adică toate cu excepția Ciprului și a Maltei.

Convenția COTIF cuprinde două părți: Convenția însăși și șapte apendice care stabilesc legislația feroviară uniformă, adică cerințele funcționale tehnice și modelele de contracte pentru transportul de călători și de mărfuri:

Apendicele A	Contract pentru transportul internațional feroviar de călători	CIV
Apendicele B	Contract pentru transportul internațional feroviar de mărfuri	CIM
Apendicele C	Transportul internațional feroviar de mărfuri periculoase	RID
Apendicele D	Contract pentru utilizarea de vehicule în traficul internațional feroviar	CUV
Apendicele E	Contract pentru utilizarea infrastructurii în traficul internațional feroviar	CUI
Apendicele F	Validarea standardelor tehnice și adoptarea de specificații tehnice uniforme aplicabile materialului feroviar destinat utilizării în traficul internațional	APTU
Apendicele G	Admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional	ATMF

2.2. Acordul dintre Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF)

La 16 iunie 2011, Consiliul a adoptat Decizia 2013/103/UE a Consiliului privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999¹. Acordul a intrat în vigoare la 1 iulie 2011. Atât Uniunea, cât și statele sale membre, cu excepția Ciprului și a Maltei, sunt părți la acord. Decizia 2013/103/UE a Consiliului prevede că Uniunea este reprezentată la reuniunile OTIF de către Comisie. De asemenea, decizia conține o Declarație din partea Uniunii cu privire la exercitarea competențelor (anexa I) și prevede proceduri interne pentru Consiliu, statele membre și Comisie pentru lucrările din cadrul OTIF (anexa III).

2.3. Comitetul de revizuire al OTIF

Comitetul de revizuire are competența de a lua decizii de modificare a COTIF, a regulilor uniforme ale CIV, CIM, CUV și CUI și, în anumite cazuri, a regulilor uniforme ale APTU și ATMF. În anumite cazuri prevăzute, Comitetul de revizuire poate aproba el însuși modificări sau poate supune modificările adoptate statelor membre pentru aprobare în adunarea generală.

Ultima sesiune a Comitetului de revizuire, cea de a 25-a, a avut loc la 25 și 26 iunie 2014.

Uniunea și/sau statele sale membre participă la acest proces în conformitate cu aranjamentele procedurale din cadrul OTIF, cu regulamentul de procedură al Comitetului de revizuire și cu dispozițiile din Acordul de aderare al Uniunii la Convenția COTIF.

Cvorumul în cadrul Comitetului de revizuire este întrunit dacă majoritatea statelor membre ale OTIF care beneficiază de drept de vot sunt reprezentate la momentul votului. Cu toate acestea, trebuie să se țină seama de articolul 13 alineatul (3) din Convenția COTIF, care prevede că statele membre ale OTIF care au făcut o declarație privind neaplicarea unuia sau a mai multor appendice nu au drept de vot în ceea ce privește modificările la respectivul appendice. Pe baza documentului reuniunii INF.2 al celei de a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire distribuit la secretariatul OTIF la 19.1.2018, s-a constatat că toate cele 26 de state membre ale UE părți la COTIF aplică toate appendicele.

2.4. Competența Uniunii și drepturile de vot în Comitetul de revizuire

În temeiul articolului 6 din Acordul UE-OTIF,

„1. Pentru deciziile privind aspecte pentru care Uniunea deține competența exclusivă, Uniunea exercită drepturile de vot ale statelor sale membre din cadrul Convenției.

2. În ceea ce privește deciziile privind aspecte care sunt de competența partajată a Uniunii și a statelor sale membre, votează fie Uniunea, fie statele sale membre.

3. Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 26 alineatul (7) din Convenție, Uniunea dispune de un număr de voturi egal cu cel al statelor sale membre care sunt în același timp parte la convenție. Atunci când votează Uniunea, nu votează statele sale membre.”

În interesul Uniunii și al statelor sale membre, drepturile de vot ar trebui exercitate de Uniune în cazul tuturor punctelor supuse la vot și pentru care este propusă o poziție a Uniunii. Acest lucru ar trebui să se aplice nu numai în cazurile de competență exclusivă, ci și în cazurile de competență partajată, unde acordul oferă într-adevăr posibilitatea de a alege între votul efectuat de statele membre și votul efectuat de Uniune [articolul 6 alineatul (2)].

¹ Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011, JO L 51, 23.2.2013, p. 1.

În practică, pentru chestiunile care intră în sfera de competență a Uniunii pentru care este stabilită o poziție a Uniunii, aceasta înseamnă că reprezentantul Uniunii va deține 26 de voturi, cvorumul fiind întrunit în mod automat, și că poziția Uniunii prevalează. Voturile ar fi contabilizate fără a avea în vedere reprezentarea individuală a statelor membre în cadrul reuniunii.

2.5. Notificarea către secretarul general al OTIF

Tabelul următor sintetizează domeniul de competență al Uniunii și reprezentarea drepturilor de vot avută în vedere:

Punctul de pe ordinea de zi	Competența Uniunii	Reprezentarea drepturilor de vot
2 – Alegerea președintelui și a vicepreședintelui	Partajată	State membre
3 – Adoptarea ordinii de zi	Partajată și exclusivă	Uniunea
4 – Aplicarea Regulamentului de procedură	Partajată și exclusivă	Uniunea
5 – Revizie parțială a Convenției COTIF	Partajată	Uniunea
6 – Revizie parțială a RU CIM (raport)	Exclusivă	Uniunea (dacă este supusă la vot)
7 – Revizie parțială a RU CUI	Partajată	Uniunea
8 – Noul apendice H	Exclusivă	Uniunea
9 – Revizie parțială a RU ATMF	Exclusivă	Uniunea
10 – Revizie parțială a RU APTU	Exclusivă	Uniunea
11 – Necesitatea de armonizare a condițiilor de acces (discuție)	Partajată	n/a
12 – AOB (înstituirea unui grup de lucru format din juriști)	Partajată	State membre
13 – Revizie parțială a RU CUV	Partajată	Uniunea

În temeiul articolului 6 alineatul (4) din Acordul UE-OTIF, Uniunea, reprezentată de Comisie, ar trebui să informeze OTIF înainte de reuniune cu privire la punctele de pe ordinea de zi a Comitetului de revizuire care intră în sfera de competență a Uniunii (exclusivă sau partajată) și în cazul cărora Uniunea își va exercita drepturile de vot. Comisia ar trebui să adreseze o scrisoare în acest scop secretarului general al OTIF.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN CADRUL CELEI DE A 26-A SESIUNI A COMITETULUI DE REVIZUIRE AL OTIF

Prezenta secțiune examinează punctele care necesită explicații suplimentare. Anexa la decizia propusă abordează fiecare dintre punctele de pe ordinea de zi și prezintă, în special, situația privind competența profesională, precum și pozițiile care urmează să fie adoptate.

3.1. PUNCTUL 4 - Modificarea Regulamentului de procedură al Comitetului de revizuire

Relevanța

Versiunea actuală a Regulamentului de procedură al Comitetului de revizuire este anterioară aderării Uniunii la Convenția COTIF; din acest motiv, anumite dispoziții sunt caduce și necesită actualizare. În mod special, dispozițiile de reglementare a drepturilor de vot ale Uniunii și de stabilire a cvorumului (articolele 4, 20 și 21) trebuie să fie modificate pentru a fi conforme cu articolul 38 din COTIF și cu acordul UE-OTIF. Propunerile pentru modificarea Regulamentului de procedură al Comitetului de revizuire sunt prezentate în anexa la documentul LAW-17125-CR 26/4, care vizează, de asemenea, abordarea anumitor aspecte referitoare la regimul lingvistic și la procedurile de lucru ale Comitetului (articolele 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 și 26). Aceste alte proiecte de modificări referitoare la aspecte procedurale par adecvate, deoarece ele vizează îmbunătățirea gestionării administrative a Comitetului.

Competența și exercitarea drepturilor de vot

Modificările propuse la Regulamentul de procedură al Comitetului de revizuire constituie un subiect care intră în sfera de competență a Uniunii, deoarece acestea informează cu privire la exercitarea de către Uniune a competențelor sale în cadrul OTIF. Unele modificări sunt legate direct de aderarea Uniunii la Convenția COTIF. Chiar și în situația în care competența este partajată cu statele membre, drepturile de vot ar trebui în acest caz să fie exercitate de Uniune pentru a garanta că 26 de voturi sunt reprezentate la vot.

Poziția

Toate proiectele de modificări propuse de secretariatul OTIF la acest punct ar trebui sprijinite.

3.2. PUNCTUL 5 - Revizuirea parțială a Convenției de bază

Relevanța

Propunerea, astfel cum este prezentată în documentul LAW-17126 CR 26/5, vizează ameliorarea și simplificarea procedurii de revizuire a Convenției COTIF în vederea unei puneri în aplicare coerente și rapide a modificărilor la COTIF și la apendicele sale, cu scopul de a preveni efectele adverse ale actualei proceduri îndelungate de revizuire, inclusiv riscul unei nealinieri interne între modificările adoptate de Comitetul de revizuire și cele adoptate de adunarea generală, precum și efectele adverse ale unei nealinieri externe, în special în raport cu dreptul Uniunii.

Documentul prezentat de către secretariatul OTIF reamintește lucrările și consultările realizate în ultimii doi ani cu privire la cadrul juridic actual și la necesitatea/posibilitățile pentru o modificare a procedurii de revizuire a COTIF, la complexitatea și la efectele adverse ale actualei proceduri de revizuire a COTIF, precum și cu privire la dreptul internațional public și la practica de legiferare a modificării tratatelor în contextul organizațiilor internaționale.

Rezultatul acestui proces a condus la una din principalele recomandări care constă în revizuirea articolului 34 din Convenție pentru a oferi în principiu o perioadă fixă de timp (de 36 de luni) pentru intrarea în vigoare a modificărilor la apendice adoptate de adunarea generală. Proiectul de modificare include, de asemenea, o clauză de flexibilitate pentru a prelungi acest termen de la caz la caz, prin care „Adunarea generală poate decide, prin majoritatea prevăzută la articolul 14 § 6 pentru luarea deciziilor cu privire la propunerile care vizează modificarea Convenției, să amâne intrarea în vigoare a modificărilor.”

Recomandarea din partea secretariatului OTIF a reflectat viziunea predominantă din cadrul grupului de lucru relevant care a tratat această chestiune; s-a stabilit că membrii OTIF ar trebui să poată transpune modificările adoptate, inclusiv prin proceduri parlamentare, într-un termen de trei ani – care corespunde, de asemenea, perioadei uzuale de timp dintre reuniunile

adunării generale. Propunerea pare echilibrată, flexibilă, proporțională și necesară pentru a sprijini funcționarea eficientă și dezvoltarea OTIF.

Competența și exercitarea drepturilor de vot

Propunerea de revizuire parțială a Convenției COTIF este relevantă pentru exercitarea de către Uniune a competențelor sale în cadrul OTIF. Ea intră în sfera de competență a Uniunii. Chiar și în măsura în care competența este partajată cu statele membre, drepturile de vot ar trebui în acest caz să fie exercitate de Uniune pentru a garanta că 26 de voturi sunt reprezentate la vot.

Poziția

Propunerea de modificare a articolului 34 din Convenția COTIF ar trebui să fie susținută.

3.3. PUNCTUL 6 - Revizuirea parțială a appendicelui B (RU CIM) – Raport din partea secretarului general al OTIF

Relevanța

Raportul informează Comitetul de revizuire cu privire la progresele înregistrate în pregătirea unei revizuii a RU CIM, acordându-se o atenție specială dispozițiilor care urmează să fie puse în aplicare în ceea ce privește documentul electronic de însoțire. Grupul de lucru RU CIM a fost de acord că principiul echivalenței funcționale² a înregistrării datelor cu formularul pe suport de hârtie este o condiție prealabilă (actualul articol 6 § 9 din RU CIM) pentru toate funcțiile pe care documentul de însoțire pe suport de hârtie le îndeplinește în prezent. Cu toate acestea, acest principiu a fost pus în aplicare în mod diferit și, din acest motiv, a constituit uneori sursa diferențelor dintre legislațiile naționale. În plus, el nu a rezolvat toate problemele, în special în ceea ce privește semnătura electronică.

Secretarul general raportează la a 26-a sesiune a Comitetului de revizuire cu privire la principalele evoluții recente care au apărut în ultimii doi ani, și anume: raportul CIT privind digitizarea documentelor de transport feroviar și concluziile raportului, activitatea curentă a Forumului de transport și logistică (DTLF - *digital transport and logistics forum*), evoluțiile din sectorul vamal și potențialul impact asupra documentului de însoțire CIM ca document de tranzit.

Raportul pune în evidență necesitatea de a lucra la o soluție pentru un regim de tranzit feroviar simplu, care să aibă o interfață eficientă cu documentele de transport. Conform viziunii secretariatului OTIF, aceasta va necesita definirea de interfețe care trebuie elaborate cu soluțiile digitale ale sectorului.

În acest scop, secretarul general intenționează să includă următoarele două probleme prioritare în programul de activitate al grupului de lucru format din juriști care ar putea fi înființat în 2018:

- evaluarea interfețelor dintre regulamentele vamale și de transport în vederea asigurării unui trafic feroviar internațional eficient, în special în domeniul transportului de mărfuri;

² Principiul echivalenței funcționale stabilește criteriile conform cărora comunicațiile electronice pot fi considerate echivalente cu comunicațiile pe suport de hârtie. În special, el stabilește cerințele specifice pe care comunicațiile electronice trebuie să le respecte pentru a îndeplini aceleași scopuri și funcții pe care anumite noțiuni din sistemul tradițional pe suport de hârtie urmăresc să le îndeplinească – de exemplu, „scris”, „original”, „semnat” și „înregistrat”.

- evaluarea digitalizării transporturilor internaționale, în special a documentelor de transport.

Competența, expresia poziției și a posibilei exercitări a drepturilor de vot

După cum s-a menționat în secțiunea de mai sus, digitalizarea documentelor de transport feroviar afectează anumite domenii ale legislației Uniunii, în special legislația vamală. Din acest motiv, competența Uniunii în acest domeniu este exclusivă. Uniunea ar trebui să-și exprime poziția în acest caz și, dacă se ajunge la vot, să-și exercite drepturile de vot.

Poziția

Este propusă următoarea poziție: se ia act de raport, se oferă unele informații privind activitățile în curs de desfășurare și evoluțiile relevante, se încurajează în continuare lucrările privind evaluarea interfețelor între normele administrative vamale și cele privind transporturile feroviare, se susține instituirea unui grup de lucru format din juriști sau a unor mecanisme de coordonare în cadrul organismelor OTIF existente privind aspectele vamale și digitalizarea documentelor de transport de mărfuri.

3.4. PUNCTUL 7 – Revizie parțială a RU CUI (apendicele E)

Relevanța

Acest punct tratează normele uniformizate pentru contractele de utilizare a infrastructurilor (RU CUI).

Modificările propuse se referă la articolul 1 (Domeniu de aplicare), articolul 3 (Definiții), articolul 8 (Responsabilitatea administratorului), articolul 9 (Responsabilitatea transportatorului), precum și la unele modificări editoriale la articolele 3, 5, 5bis, 7 și 10 din RU CUI. Se propune, de asemenea, adaptarea raportului explicativ pentru a reflecta modificările care urmează să fie adoptate în RU CUI.

Principala modificare substanțială vizează clarificarea domeniului de aplicare al RU CUI prin introducerea în articolul 3 a definiției „*traficului feroviar internațional*” cu sensul de „*trafic care necesită utilizarea unei trase internaționale sau a mai multor trase naționale succesive situate în cel puțin două state și coordonate de administratorii de infrastructură în cauză*” și prin modificarea în consecință a articolului 1 (Domeniu de aplicare), menținând totodată legătura cu CIV și RU CIM.

Obiectivul este de a asigura o aplicare mai sistematică a RU CUI în scopul preconizat, adică în traficul feroviar internațional. Într-adevăr, definiția actuală a domeniului de aplicare își are originea în perioada de început a RU CUI în anii 1990 când Uniunea Europeană a introdus conceptul de separare a operării infrastructurii feroviare de furnizarea de servicii de transport feroviar. La vremea respectivă, OTIF a luat act de faptul că cele două domenii care urmau să fie reglementate erau corelate și că era deosebit de important să se stabilească un regim juridic uniform (dreptul contractelor private) pentru dreptul la compensații între transportatori/întreprinderi feroviare și administratori de infrastructură în cadrul Convenției COTIF. În acest context, părea logic la momentul respectiv să se facă legătura între domeniul de aplicare al noului apendice E, care reglementa contractele de utilizare a infrastructurii, și performanța operațiilor de transport în conformitate cu contractele de transport CIV și CIM. Drept rezultat, regulile uniforme CUI se aplică „*oricărui contract de utilizare a infrastructurii feroviare în scopul transportului internațional în sensul regulilor uniforme CIV și al regulilor uniforme CIM*” (articolul 1 din RU CUI).

Interpretarea generală a acestui fapt a fost că relația între întreprinderea feroviară și clienții săi este cea care determină legislația aplicabilă între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură (legislație națională pentru contracte de transport intern; RU CUI pentru contracte de transport internațional). Principala problemă a fost să se examineze dacă, pentru a aplica RU CUI, era suficient ca trenul să transporte cel puțin un singur pasager cu bilet CIV sau un transport cu document de însoțire CIM, indiferent dacă trasa ar include unul sau mai multe segmente numai în traficul intern – luând act în același timp de faptul că principiile de responsabilitate CUI sunt mai restrictive în comparație cu anumite principii de responsabilitate internă și că, în temeiul dreptului Uniunii, capacitățile de infrastructură sunt alocate la nivel național.

Problema își are originea în faptul că: (1) pentru a executa un contract de transport unic, transportatorul nu trebuie neapărat să încheie un contract unic de utilizare a infrastructurii feroviare; (2) este dificil să se facă o distincție clară între utilizarea infrastructurii feroviare pentru transportul național și pentru transportul internațional, în special în cazul în care trasa include un segment între două state membre, în combinație cu unul sau mai multe segmente exploatate pe trase exclusiv interne.

Secretariatul OTIF a înființat în 2014 un grup de lucru specific cu reprezentanți ai statelor membre ale COTIF, ai Comisiei Europene și ai părților interesate din sectorul industrial.

Proiectul de modificare, astfel cum a fost propus Comitetului de revizuire, corespunde textului de compromis al grupului de lucru ad-hoc, care s-a întrunit de patru ori: la 10 decembrie 2014, la 8 iulie 2015, la 24 noiembrie 2015 și la 31 mai 2016. Comisia și-a adus contribuția la rezultatul obținut, care, în conformitate cu domeniul de aplicare și obiectivele Convenției COTIF, adică transportul internațional, confirmă aplicarea RU CUI numai în traficul internațional feroviar, astfel cum este explicat în noua definiție.

În răspunsul la propunerea transmisă de secretariatul OTIF, Comitetul Internațional de Transport Feroviar (CIT) a depus documentul de poziție Doc. LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1 subliniind o serie de preocupări deja dezbătute în cadrul grupului de lucru sus-menționat în cursul sesiunilor anterioare. În esență, CIT susține că, în ceea ce privește acțiunile transportatorilor împotriva administratorilor de infrastructură, segmentul intern spre sau dinspre traficul internațional nu ar trebui exclus, ci acoperit efectiv de către RU CUI. CIT propune o modificare a proiectului de text sugerată de secretariat la articolul 3, după cum urmează (eliminările se marchează prin caractere barate; adăugările se marchează prin caractere subliniate): „(aa) *«trafic feroviar internațional» înseamnă traficul care necesită utilizarea unei trase internaționale sau formată din mai multe trase naționale succesive situate în cel puțin două state și coordonate de administratorii de infrastructură în cauză; sau dintr-o trasă în scopul transportului internațional feroviar în sensul regulilor uniforme CIV și al regulilor uniforme CIM.*”

Obiectivul declarat al propunerii din partea CIT este de a oferi o aplicație extinsă a RU CUI, pentru a acoperi și trasele interne în situația în care acestea sunt combinate cu trase internaționale. Se argumentează că „*dreptul de acțiune al întreprinderilor feroviare împotriva administratorilor de infrastructură, fiind reglementat de legislația națională, este problematic din punctul de vedere al transparenței și al securității juridice, dat fiind că legislația națională generală (în materie de contracte) a anumitor țări este bogată în ușoare diferențe de nuanțe, în special în ceea ce privește distribuirea sarcinii de a produce probe legate de avarierea sau distrugerea de bunuri.*”

Comisia consideră că această propunere nu îmbunătățește proiectul de modificare propus de secretariatul OTIF și nu respectă principiul de bază conform căruia RU CUI nu sunt

concepute să fie aplicate traselor interne, în cazurile în care, în principiu, este oportun să fie aplicată legislația națională.

În ceea ce privește proiectul de modificare propus de secretariatul OTIF la articolul 8 (responsabilitatea administratorului), Comisia constată că acesta este în mod esențial de natură editorială și nu afectează domeniul de aplicare sau conținutul dispoziției. Proiectele de modificări propuse la articolul 9, precum și la articolele 3, 5, 5a, 7 și 10 sunt de natură strict editorială.

Aspecte procedurale

Conform analizei efectuate de secretariatul OTIF în documentul LAW-17126 CR 26/7.2, Comitetul de revizuire poate să nu aibă competența de a lua decizii cu privire la toate punctele propuse pentru modificări, care pot intra complet sau parțial în domeniul de competență al adunării generale. Secretariatul sugerează că propunerile de modificare ar trebui să fie adoptate de Comitetul de revizuire și ca toate modificările la RU CUI să fie supuse spre decizie adunării generale.

Competența și exercitarea drepturilor de vot

Regulile uniforme în conformitate cu apendicele E intră în domeniul de aplicare al dreptului contractelor private utilizat pentru infrastructură în traficul feroviar internațional. Modificările propuse nu par să afecteze sau să modifice domeniul de aplicare al normelor în vigoare ale Uniunii. Din acest motiv, Uniunea partajează competența cu privire la această chestiune cu statele membre. Deoarece Uniunea deține un număr de voturi egal cu cel al statelor membre care sunt părți contractante la COTIF, pentru a garanta faptul că la vot sunt reprezentate 26 de voturi, se propune ca Uniunea să își exercite drepturile de vot în numele statelor membre.

Poziția

Propunerile de modificări ale Secretariatului General ar trebui susținute, și anume cele cu privire la articolul 1 § 1, la articolul 2, la articolul 3 [noua literă (aa)] și modificările la literele (b) (c) și (g), la articolul 5 § 1, la articolul 5a § 1 și 2, la articolul 7 § 2, la articolul 8 § 1 și 2, la articolul 9 § 1 și la articolul 10 § 3 din RU CUI.

Secretarului general al OTIF ar trebui să i se solicite să prezinte spre decizie toate modificările la RU CUI adunării generale.

3.5. PUNCTUL 8 - Noul appendice H cu privire la exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional

Relevanța

La adunarea generală din 2015, Secretarul General al OTIF a sugerat crearea unui temei juridic în cadrul COTIF pentru sprijinirea interoperabilității dincolo de granițele Uniunii Europene. Proiectul noului appendice H prevede dispoziții de reglementare a exploatării în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional. Conceptul de bază este că autoritățile statului ar urma să emită certificate de siguranță pentru întreprinderi feroviare pe baza unor criterii armonizate, ca o dovadă a faptului că întreprinderile feroviare respective sunt în măsură să exploateze trenuri în condiții de deplină siguranță în statul respectiv. Acest proiect de text este direct inspirat din acquis-ul Uniunii și reprezintă un pas înainte în direcția unor dispoziții comune referitoare la cerințele privind întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, cu scopul asigurării unei exploatări în condiții de siguranță a trenurilor în interiorul și în afara Uniunii. Cu condiția ca anumite observații să fie luate în considerare, proiectul de text al noului appendice H la Convenția COTIF ar fi în deplină concordanță cu

dispozițiile noii Directive (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară, precum și cu cele ale legislației secundare aferente.

Competența și exercitarea drepturilor de vot

Uniunea a adoptat un număr substanțial de instrumente juridice în domeniile interoperabilității și siguranței, inclusiv ca parte a celui de-al 4-lea pachet feroviar adoptat în 2016. Propunerea de adoptare a unui nou appendice H la COTIF afectează domeniul acoperit prin Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară (reformare). Din aceste motive, competența Uniunii este de natură exclusivă și, prin urmare, Uniunea ar trebui să exercite drepturile de vot.

Poziția

În ceea ce privește proiectul de text al noului appendice H (Doc. LAW-17131-CR26/8.1), Uniunea ar trebui să voteze în favoarea textului propus, sub rezerva acceptării următoarelor modificări (eliminările se marchează prin caractere barate; adăugările se marchează prin caractere subliniate):

- Articolul 2 litera (b): A se înlocui „autoritate de certificare” prin „autoritate de certificare a siguranței”. Înlocuirea ar trebui aplicată în mod consecvent în tot textul. În limba germană: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*” în loc de „*Zertifizierungsbehörde*”. În limba franceză: „*autorité de certification de sécurité*” în loc de „*autorité de certification*”.

Această propunere este menită să asigure coerența cu terminologia acquis-ului UE, precum și în cadrul appendicelui H însuși (articolul 5 se referă la „*certificarea siguranței*”). Această ameliorare este recomandată, dar nu este necesară pentru un vot pozitiv.

- Articolul 4 alineatul (1): A se adăuga fraza „*Autoritatea de certificare a siguranței și Autoritatea de supraveghere menționate la articolul 6 alineatul (1) pot fi două entități separate sau pot fi incluse în aceeași organizație.*”

Această propunere are scopul de a clarifica faptul că ambele configurații instituționale sunt autorizate și de a se evita ca statelor membre în care autoritatea națională de siguranță îndeplinește ambele roluri să li se solicite să instituie două entități separate.

- Articolul 6 alineatul (1): A se adăuga fraza „*Autoritatea de supraveghere și Autoritatea de certificare a siguranței menționate la articolul 4 alineatul (1) pot fi două entități separate sau pot fi incluse în aceeași organizație.*”

Această propunere are scopul de a clarifica faptul că ambele configurații instituționale sunt autorizate și de a se evita ca statelor membre în care autoritatea națională de siguranță îndeplinește ambele roluri să li se solicite să instituie două entități separate.

- Articolul 8 alineatul (3) litera (b): A se modifica textul pentru a avea următoarea formulare: „*Proceduri, precum și o metodă de siguranță comună pentru cerințele sistemului de management al siguranței care trebuie aplicate de autoritățile de certificare la eliberarea certificatelor de siguranță, inclusiv legăturile necesare cu metoda de siguranță comună privind evaluarea riscurilor și alte acte legislative relevante.*”

Adăugarea unei referiri la „proceduri”: astfel de proceduri erau incluse în metoda de siguranță comună a UE pentru cerințele sistemului de management al siguranței (CSM - *Common Safety Method* pentru SMS - *safety management system*) și acum au

fost incluse în proiectul de „regulament de punere în aplicare al Comisiei privind modalitățile practice de eliberare a certificatelor unice de siguranță”. Dacă OTIF dorește să păstreze domeniul de aplicare armonizat planificat inițial, acesta ar trebui să adauge procedurile aferente la cerințele CSM pentru SMS. Această ameliorare este recomandată, dar nu este necesară pentru un vot pozitiv.

Legătura cu metoda de siguranță comună privind evaluarea riscurilor (CSM RA - *Common Safety Method on risk assessment*) și cu alte acte legislative relevante: Proiectul de Regulament delegat al Comisiei de instituire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței prevede aplicarea CSM RA și a altor norme legislative (în special, dar fără a se limita la, specificația tehnică de interoperabilitate pentru exploatarea și gestionarea traficului, «OPE - *Operation and traffic management TSI - technical specification for interoperability*») pentru a asigura că „procedurile operaționale (ale organizației) sunt conforme cu cerințele referitoare la siguranță ale specificațiilor tehnice pentru interoperabilitate și ale normelor naționale aplicabile, precum și cu oricare alte cerințe relevante”. Din aceste motive, ameliorarea de mai sus a articolului 8 alineatul (3) litera (b) ar trebui să fie susținută și apărută cu fermitate.

- Articolul 8 alineatul (3) litera (c): A se modifica textul pentru a avea următoarea formulare: „O metodă de siguranță comună privind monitorizarea trebuie aplicată de întreprinderile feroviare și, ~~dacă este cazul~~, de administratorii de infrastructură și de entitățile responsabile cu întreținerea”.

Prezenta propunere este în concordanță cu articolul 7 alineatul (4) din apendicele H, care impune atât întreprinderilor feroviare, cât și administratorilor de infrastructură să „își stabilească propriul sistem de management al siguranței și să monitorizeze aplicarea corectă a acestuia”. Aplicarea CSM în monitorizare este obligatorie pentru administratorii de infrastructură din UE și ar fi benefică și dincolo de hotarele Uniunii. Aplicarea CSM în monitorizare trebuie să fie obligatorie pentru entitățile responsabile cu întreținerea (ECMs - *entities in charge of maintenance*) Aplicarea obligatorie a CSM de către administratorii de infrastructură este recomandată, dar nu este necesară pentru votul pozitiv. Aplicarea obligatorie a CSM de către ECMs este o necesitate și ar trebui inclusă în text.

- Articolul 2 litera (f), ameliorare editorială, aliniere la terminologia Uniunii (versiunea în limba germană): „*Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*”.
- Articolul 7 alineatul (4), ameliorare editorială (versiunea în limba germană): “*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.*”

În ceea ce privește modificările propuse la articolele 2, 6, 20, 33 și 35 din Convenția COTIF (Doc. LAW-17131-CR26/8.2), care sunt într-adevăr necesare pentru includerea noului apendice H la COTIF, Uniunea ar trebui să voteze în favoarea textului propus și să accepte să solicite secretarului general să le prezinte spre decizie adunării generale.

3.6. PUNCTUL 9 – Revizie parțială a RU ATMF (apendicele G)

Relevanța

Pentru traficul feroviar internațional este important ca dispozițiile aplicabile în temeiul dreptului Uniunii și al Convenției COTIF să fie armonizate. Dispozițiile RU ATMF sunt compatibile cu dispozițiile din Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea a Uniunii Europene și cu părțile relevante din Directiva 2009/49/CE privind siguranța. Odată cu adoptarea celui de-al patrulea pachet feroviar, Uniunea a modificat mai multe prevederi ale acestui acquis și a informat Comitetul de experți tehnici (CTE - *Committee of Technical Experts*) al OTIF și grupul său de lucru permanent cu privire la aceste modificări. Pe baza analizei efectuate de Comisie, secretariatul OTIF și grupul de lucru au pregătit modificările la RU ATMF, în vederea asigurării unei armonizări continue cu dreptul Uniunii.

Modificările privind articolele 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 și 13 din RU ATMF sunt necesare în scopul armonizării unei părți a terminologiei cu noile dispoziții ale UE și pentru a se ține seama de anumite modificări procedurale în UE, în special de faptul că Agenția UE pentru Căi Ferate va deține competența de a emite autorizații pentru vehicule. Principiul de bază al ATMF nu face obiectul modificărilor propuse.

Competența și exercitarea drepturilor de vot

Uniunea a adoptat un număr substanțial de instrumente juridice în domeniile interoperabilității și siguranței, inclusiv ca parte a celui de-al patrulea pachet feroviar adoptat în 2016. În cazul de față, proiectul de text modifică RU ATMF, care cuprinde autorizațiile pentru vehicule. Aceste dispoziții sunt reglementate prin Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare). Chestiunea intră astfel în competența (exclusivă) a Uniunii și, prin urmare, Uniunea ar trebui să exercite drepturile de vot.

Poziția

Proiectele de modificări, astfel cum sunt prevăzute în documentul LAW-17133-CR26/9, au la bază o propunere a Uniunii și, cu condiția luării în considerare a observațiilor de mai jos, ar fi în deplină conformitate cu dispozițiile aferente din noua Directivă (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea și din legislația secundară aferentă.

Uniunea ar trebui să susțină proiectul de modificări propus, sub rezerva acceptării următoarelor modificări: (eliminările se marchează prin caractere barate; adăugările se marchează prin caractere subliniate).

- La articolul 7 alineatul (1a), a se modifica textul pentru a avea următoarea formulare:
„Vehiculele sunt în concordanță cu UTPs (uniform technical prescriptions – specificațiile tehnice uniforme) aplicabile în momentul cererii de admitere, actualizare sau reînnoire, sunt în conformitate cu aceste reguli uniforme și țin cont de strategia de migrare pentru aplicarea UTPs, astfel cum este prevăzută la articolul 8 alineatul (2a) și la articolul 8 alineatul (4) litera (f) din APTU, și de posibilitățile de derogare prevăzute la articolul 7a din ATMF; această concordanță este menținută în permanență pe întreaga durată de utilizare a vehiculului.

CTE ia în considerare necesitatea de a elabora o anexă la aceste reguli uniforme incluzând dispoziții care să permită solicitanților să obțină securitate juridică sporită cu privire la specificațiile care trebuie să fie aplicate, chiar înainte de a depune cererea de admitere, actualizare sau reînnoire a vehiculelor.”

Securitatea juridică este un factor esențial pentru industria UE. Obiectivul propunerii este de a îmbunătăți securitatea juridică, inclusiv prin introducerea conceptului (UE)

de angajare anticipată, un proces voluntar în cursul căruia, pe baza informațiilor furnizate de către solicitant, entitatea de autorizare emite un aviz care cuprinde precizarea versiunii TSI și a normelor naționale care trebuie aplicate la cererea următoare de autorizare (fără a aduce atingere unor modificări ale cerințelor juridice care ar invalida acest aviz). Propunerea vizează să confere CTE mandatul pentru a lua în considerare includerea unor astfel de dispoziții în COTIF.

- La articolul 2 litera (w), a se modifica definiția și a se utiliza termenul de „vehicule” în mod coerent pe parcursul întregului text (în toate limbile).

Definiția ar trebui să aibă următoarea formulare: „*«vehicule» înseamnă un vehicul feroviar capabil să circule pe propriile roți pe linii de cale ferată cu sau fără tracțiune.*” Această definiție corespunde definiției prevăzute la articolul 2 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea. Termenul „vehicul(e)” ar trebui folosit pe parcursul întregului text, și nu termenul „vehicul feroviar”, care apare în unele locuri.

- La articolul 5, ameliorare editorială (versiunea în limba germană): A se înlocui „*Notifikation* prin „*Notifizierung*” în „*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...].*” și în continuare „*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*”

- La articolul 10, ameliorare editorială (versiunea în limba germană): A se înlocui „*Verzeichnis*” prin „*Dossier*” în „*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*” și mai departe în „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnisses~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*”

- La articolul 13 alineatul (1) litera (a), ameliorare editorială (versiunile în limbile engleză și germană): A se înlocui CTE prin numele complet al comitetului în „*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;*” și în „*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*”.

- A se adăuga următorul articol 14: „*Articolul 14 — Anexe și recomandări*

§ 1 Comitetul de experți tehnici decide dacă este necesar să adopte o anexă sau o dispoziție de modificare a unei anexe în conformitate cu procedura prevăzută la articolele 16 și 20 și la articolul 33 § 6 din Convenție. Deciziile intră în vigoare în conformitate cu articolul 35 §§ 3 și 4 din Convenție.

§ 2 O cerere pentru adoptarea unei anexe sau o dispoziție de modificare a unei anexe poate fi făcută de: a) orice stat contractant; b) orice organizație regională astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (x) din ATMF; c) orice asociație internațională reprezentativă pentru ai cărei membri existența anexe este indispensabilă în exercitarea activității lor din motive de siguranță și economie.

§ 3 Pregătirea anexelor este responsabilitatea Comitetului de experți tehnici asistat de grupuri de lucru adecvate și de Secretarul General pe baza cererilor depuse în conformitate cu § 2.

§ 4 Comitetul de experți tehnici poate recomanda metodele și practicile referitoare la admiterea din punct de vedere tehnic a materialului utilizat în traficul internațional.”

Prezentul articol este necesar pentru a stabili modul în care CTE își poate îndeplini mandatul care îi este atribuit prin fraza propusă pentru adăugare la articolul 7 alineatul (1a). Este identic cu articolul 8 din noul appendicele H.

3.7. PUNCTUL 10 – Revizie parțială a RU APTU (apendicele F)

Relevanța

Pentru traficul feroviar internațional este important ca dispozițiile aplicabile în temeiul dreptului Uniunii și al Convenției COTIF să fie armonizate. Dispozițiile RU ATMF sunt compatibile cu dispozițiile din Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea, în special cu cele privind conținutul specificațiilor tehnice uniforme (UTPs - *Uniform technical Prescriptions*) și echivalența acestora cu specificațiile tehnice de interoperabilitate (TSIs) ale Uniunii Europene. Odată cu adoptarea celui de-al patrulea pachet feroviar și, în special, odată cu reformarea Directivei (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea, Uniunea a modificat mai multe prevederi ale acestui acquis și a informat Comitetul de experți tehnici (CTE) al OTIF și grupul său de lucru permanent cu privire la aceste modificări. Pe baza analizei efectuate de Comisia Europeană, secretariatul OTIF și grupul de lucru au pregătit modificările la RU APTU în vederea asigurării unei armonizări continue cu dreptul Uniunii. Modificările se referă la articolul 8 din RU APTU și constau în adăugarea a două secțiuni în conținutul UTP echivalente cu TSI ale UE. Aceste modificări sunt necesare pentru a garanta faptul că viitoarele TSI ale Uniunii Europene și UTP ale COTIF au un conținut echivalent. Principiul de bază al APTU nu face obiectul modificărilor propuse.

Competența și exercitarea drepturilor de vot

Uniunea a adoptat un număr substanțial de instrumente juridice în domeniile interoperabilității și siguranței, inclusiv ca parte a celui de-al patrulea pachet feroviar adoptat în 2016. În cazul de față, proiectul de text modifică RU APTU, care cuprinde specificațiile tehnice pentru vehicule feroviare. Aceste dispoziții sunt reglementate prin Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare). Chestiunea intră astfel în competența exclusivă a Uniunii și, prin urmare, Uniunea ar trebui să exercite drepturile de vot.

Poziția

Proiectele de modificări, astfel cum sunt prevăzute în documentul LAW-17133-CR26/10, au la bază o propunere a Uniunii și sunt în deplină conformitate cu dispozițiile din noua Directivă (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea și din legislația secundară aferentă.

Uniunea ar trebui să susțină modificările aduse articolului 8 din appendicele F la Convenția COTIF, precum și aprobarea modificărilor relevante din raportul explicativ.

3.8. PUNCTUL 13 – Revizie parțială a RU CUV (cerere depusă de Elveția)

Relevanța

La 13 noiembrie 2017, Elveția a depus documentul LAW-17144-CR 26/13 cu o propunere de modificare a articolului 7 alineatul (1) din RU CUV, privind răspunderea deținătorului

vehiculului și a utilizatorului vehiculului (întreprinderi feroviare) în cazul unor daune provocate de vehicul și care își au originea într-un defect al vehiculului.

La 18 decembrie 2017, a fost publicată de secretariatul OTIF o expertiză juridică externă cu privire la propunerea Elveției (Doc. LAW-17156-CR26/13 Add.1). La 19 ianuarie 2018, secretariatul OTIF a publicat, de asemenea, documentul LAW-18001-CR26/13 Add.2 privind revizuirea propunerilor de a modifica articolul 7 din RU CUV. În acest document sunt recapitulate discuțiile anterioare privind această chestiune din cadrul grupului de lucru relevant al OTIF și se reamintește că, la ultima reuniune a adunării generale din septembrie 2015, nu a putut fi adoptată nicio propunere de decizie.

Propunerea din partea Elveției este înaintată Comitetului de revizuire pentru examinare și o eventuală prezentare spre decizie la următoarea adunare generală. Această propunere adaugă un nou criteriu pentru a furniza dovada responsabilității deținătorului pentru daunele provocate de un defect al vehiculului. Într-adevăr, în temeiul actualului articol 7 din RU CUV, dacă este aplicat de părțile contractante, titularul vehiculului este răspunzător numai în cazul în care se dovedește că daunele cauzate de vehicul provin dintr-o defecțiune pentru care acesta este responsabil. Propunerea de modificare pare să adauge un al doilea criteriu care ar consta în faptul că titularul trebuie să dovedească că nu este responsabil pentru defectul care se află la originea daunelor.

Ar trebui remarcat faptul că la actualul articol 7 alineatul (2) din CUV se precizează că „*părțile la contract pot conveni asupra unor dispoziții de derogare de la alineatul (1)*”.

Pe această bază, societățile din sector au negociat între 2013 și 2016, rezultând un acord aprobat de 600 de societăți feroviare care permite modificările necesare la contractul general unic de utilizare a vagoanelor (GCU - *General Contract of Use*)³ pentru o mai bună clarificare a responsabilităților proprietarilor de vagoane. Acordul semnat a introdus un nou articol 27 în GCU în legătură cu principiul răspunderii în cazul daunelor provocate de un vagon, în vederea obținerii unui echilibru mai bun și pentru a oferi mai multă claritate pentru întregul sector în cazul daunelor provocate de un vagon. Este de remarcat faptul că este introdusă noțiunea de „*prezumție de vinovăție*” care permite angajarea răspunderii deținătorului pentru o defecțiune a vehiculului cauzată de o încălcare a obligațiilor sale legate de întreținere. Această modificare a fost aplicabilă de la 1 ianuarie 2017.

Articolul 27 din GCU are în prezent următorul conținut: „*Articolul 27: Principiul responsabilității*

27.1 Deținătorul sau un utilizator precedent care fac obiectul prezentului contract sunt răspunzători pentru daunele provocate de vagon, în situațiile în care se poate demonstra că aceștia sunt în culpă. Deținătorul este considerat a fi în culpă în cazul în care nu și-a îndeplinit în mod corect îndatoririle prevăzute la articolul 7, cu excepția cazului în care încălcarea respectivă a obligațiilor de serviciu nu a provocat sau nu a contribuit la apariția daunelor.

³ Contractul general de utilizare a vagoanelor (GCU) este un cadru contractual multilateral se bazează pe CUV (apendicele D la COTIF) pentru utilizarea de vagoane, venind în completarea acestuia; contractul conține toate drepturile și obligațiile reciproce relevante ale întreprinderilor feroviare și ale deținătorilor de vagoane în ceea ce privește utilizarea vagoanelor și scutește părțile la contract de necesitatea de a negocia numeroase acorduri bilaterale, asigurând astfel interoperabilitatea vagoanelor într-o piață feroviară europeană liberalizată; poate fi completat în mod flexibil prin alte angajamente contractuale, dacă este necesar; contractul nu conține condiții comerciale.

27.2 Partea responsabilă îl despăgubește pe utilizatorul RU pentru orice pretenție din partea unor părți terțe dacă utilizatorul RU nu este în culpă.

27.3 În cazul în care utilizatorul RU este parțial responsabil, compensația este suportată de fiecare parte în mod proporțional cu cota respectivă de responsabilitate a acesteia.

27.4 În cazul în care o parte terță este responsabilă sau parțial responsabilă pentru daunele produse, părțile la contract pretind despăgubiri pentru daunele respective în primul rând de la această parte terță. În particular, semnatarul care are un contract cu o parte terță își valorifică cu prioritate revendicarea de despăgubire vis-à-vis de partea terță.

27.5 La cerere, deținătorul este obligat să facă dovada asigurării de responsabilitate civilă, în conformitate cu legile aplicabile.”

Astăzi, majoritatea deținătorilor și a întreprinderilor feroviare care își desfășoară activitatea în Uniune aplică CGU în conformitate cu actualul articol 7 alineatul (2) din CUV. Din aceste motive, propunerea Elveției nu este necesară, deoarece acordurile încheiate de societățile din acest sector sunt suficiente pentru a defini în mod clar responsabilitățile deținătorului și ale societăților feroviare în cazul unor daune provocate de un vehicul din cadrul unui contract de vânzare-cumpărare. Nu există indicii că prin acest acord nu se reușește găsirea unui echilibru adecvat între interesele părților respective. Prin urmare, propunerea Elveției nu oferă o justificare solidă, rațională și suficientă pentru modificările propuse.

Competența și exercitarea drepturilor de vot

Regulile uniforme în temeiul apendicelui D intră în domeniul de aplicare al dreptului contractelor privind utilizarea vehiculelor în traficul feroviar internațional. Modificările propuse, care au ca obiect răspunderea pentru pierderile sau daunele provocate de un vehicul, nu afectează sau modifică domeniul de aplicare al normelor în vigoare ale Uniunii. Din acest motiv, Uniunea partajează competența cu privire la această chestiune cu statele membre.

Deoarece Uniunea deține un număr de voturi egal cu cel al statelor membre care sunt părți contractante la COTIF, pentru a garanta faptul că la vot sunt reprezentate 26 de voturi, se propune ca Uniunea să își exercite drepturile de vot în numele statelor membre.

Poziția

Uniunea ar trebui să se opună propunerii de modificare a articolului 7 din RU CUV depuse de Elveția.

4. Temei JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”

Noțiunea de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care

„au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”⁴.

Comitetul de revizuire al OTIF este un organism instituit printr-un acord, și anume acordul privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF).

Actele pe care Comitetul de revizuire al OTIF trebuie să le adopte constituie acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE în domeniul transportului feroviar.

Actele avute în vedere nu completează și nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este, prin urmare, articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere, cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. Actul avut în vedere se referă la transportul feroviar.

Temeiul juridic material al propunerii de decizie este, prin urmare, articolul 91 din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al propunerii de decizie ar trebui să fie articolul 91 din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

5. PUBLICAREA ACTULUI AVUT ÎN VEDERE

Deoarece actul Comitetului de revizuire al OTIF va aduce modificări în COTIF și în unele appendice la aceasta, este necesară publicarea acestuia, după adoptare, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

⁴ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire al OTIF în legătură cu anumite modificări la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la appendicele acesteia

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91, coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Uniunea a aderat la Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (denumită în continuare „COTIF”), în conformitate cu Decizia 2013/103/UE a Consiliului⁵.
- (2) COTIF este aplicată de toate statele membre, cu excepția Ciprului și a Maltei.
- (3) Comitetul de revizuire instituit în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (c) din Convenția COTIF, în cadrul celei de a 26-a sesiuni programată să aibă loc în perioada 27 februarie - 1 martie 2018, urmează să decidă cu privire la anumite modificări ale COTIF, precum și a unor appendice ale acesteia, și anume appendicele E (Reguli uniforme privind contractele de utilizare a infrastructurii în traficul feroviar internațional — CUI), F (Reguli uniforme privind validarea standardelor tehnice și adoptarea de specificații tehnice uniforme aplicabile materialului feroviar destinat a fi utilizat în traficul internațional — APTU) și G (Reguli uniforme privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional — ATMF).
- (4) Cu ocazia sesiunii respective, Comitetul de revizuire trebuie, de asemenea, să decidă în legătură cu adoptarea unui nou appendice H privind exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor în traficul internațional.
- (5) Prin modificările regulamentului de procedură al Comitetului de revizuire al OTIF se urmărește actualizarea anumitor dispoziții drept rezultat al aderării Uniunii la COTIF

⁵ Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011 privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (JO L 51, 23.2.2013, p. 1). Textul Acordului dintre Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind aderarea Uniunii Europene la Convenția COTIF (denumit în continuare „Acordul”) este anexat la decizia Consiliului.

în 2011, în special în ceea ce privește dispozițiile care reglementează dreptul de vot al organizațiilor regionale și stabilirea cvorumului.

- (6) Modificările la COTIF vizează ameliorarea și simplificarea procedurii de revizuire a Convenției în vederea unei puneri în aplicare coerente și rapide a modificărilor la COTIF și la apendicele sale, cu scopul de a preveni efectele adverse ale actualei proceduri îndelungate de revizuire, inclusiv riscul unei nealinieri interne între modificările adoptate de Comitetul de revizuire și cele adoptate de adunarea generală, precum și efectele adverse ale unei nealinieri externe, în special în raport cu dreptul Uniunii.
- (7) Modificările la apendicele E (CUI) vizează clarificarea domeniului de aplicare al RU CUI în vederea unei aplicări mai sistematice a RU CUI în scopul preconizat al acestora, adică în traficul feroviar internațional, precum, de exemplu, în coridoarele pentru transportul de mărfuri sau în trenurile internaționale de călători.
- (8) Modificările la apendicele F (APTU) și G (ATMF) vizează realizarea armonizării între regulile OTIF și normele Uniunii, în special după adoptarea celui de al patrulea pachet feroviar de către Uniune în 2016.
- (9) Noul apendice H este destinat să îmbunătățească interoperabilitatea dincolo de granițele Uniunii Europene pe baza conceptului de criterii armonizate pentru emiterea de către autoritățile de stat a certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare, ca dovadă a faptului că acestea sunt în măsură să exploateze trenurile în condiții de siguranță în statul respectiv.
- (10) Majoritatea modificărilor propuse sunt conforme cu dreptul și cu obiectivele strategice ale Uniunii Europene și, prin urmare, ar trebui susținute de către Uniune. Unele modificări necesită mai multe dezbateri în cadrul Uniunii și ar trebui să fie respinse la cea de-a 26-a reuniune a Comitetului de revizuire.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

1. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 26-a sesiuni a Comitetului de revizuire instituit prin Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999, este stabilită în anexa la prezenta decizie.
2. Reprezentanții Uniunii pot accepta, în cadrul Comitetului de revizuire, modificări minore ale documentelor specificate în anexa la prezenta decizie, fără a fi necesară o altă decizie a Consiliului.

Articolul 2

După adoptare, decizia Comitetului de revizuire al OTIF se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*