



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 8 februari 2018
(OR. en)

6034/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	8 februari 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 63 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 26:e mötet i Otifs revisionsutskott vad gäller vissa ändringar av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) och dess bihang

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 63 final.

Bilaga: COM(2018) 63 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 26:e mötet i
Otifs revisionsutskott vad gäller vissa ändringar av fördraget om internationell
järnvägstrafik (Cotif) och dess bihang**

MOTIVERING

1. FRÅGOR SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser beslutet om den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 26:e mötet i den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafiks (Otif) revisionsutskott vad gäller vissa ändringar av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) och av dess bihang.

Otif tar fram enhetliga rättsliga bestämmelser för internationell järnvägstransport inom tre huvudsakliga verksamhetsområden: teknisk driftskompatibilitet, farligt gods och avtalsrätt på järnvägsområdet.

Otifs generalsekreterare har sammankallat det 26:e mötet i revisionsutskottet för Cotif99 i Bern, Schweiz, den 27 februari–1 mars 2018.

Dokument som avser punkterna på dagordningen finns på Otifs webbplats: http://otif.org/en/?page_id=126

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif)

Cotif-fördraget är den rättsliga text på grundval av vilken Otif upprättades. Det reglerar hur organisationen styrs, dess mål, befogenheter, relationer med medlemsstaterna och dess verksamhet i allmänhet. 46 länder är parter i Cotif-fördraget, däribland 26 EU-medlemsstater, dvs. samtliga medlemsstater utom Cypern och Malta.

Cotif-fördraget omfattar två delar: själva fördraget och sju bihang som fastställer enhetlig järnvägslagstiftning, dvs. tekniska funktionskrav och standardavtal för transport av resande och gods.

Bihang A	Avtal om internationell transport av resande på järnväg	CIV
Bihang B	Avtal om internationell transport av gods på järnväg	CIM
Bihang C	Internationell järnvägstransport av farligt gods	RID
Bihang D	Avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik	CUV
Bihang E	Avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik	CUI
Bihang F	Validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik	APTU
Bihang G	Tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik	ATMF

2.2. Avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif)

Den 16 juni 2011 antog rådet beslut 2013/103/EU om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999¹. Avtalet trädde i kraft den 1 juli 2011. Unionen och alla medlemsstater utom Cypern och Malta är parter i avtalet. I rådets beslut 2013/103/EU anges att kommissionen ska företräda unionen vid Otifs möten. Beslutet innehåller också en förklaring av unionen om utövande av behörighet (bilaga I) och en intern ordning för rådet, medlemsstaterna och kommissionen i förfaranden enligt Otif (bilaga III).

2.3. Otifs revisionsutskott

Revisionsutskottet har befogenhet att fatta beslut om att ändra Cotif och de enhetliga rättsreglerna CIV, CIM, CUV och CUI samt i vissa fall de enhetliga rättsreglerna APTU och ATMF. I vissa föreskrivna fall kan revisionsutskottet godkänna ändringarna på egen hand eller lägga fram ändringarna för medlemsstaterna för att erhålla generalförsamlingens godkännande.

Det senaste mötet i revisionsutskottet, det 25:e mötet, hölls den 25 och 26 juni 2014.

Unionen och/eller dess medlemsstater deltar i den processen i enlighet med Otifs förfaranderegler, revisionsutskottets arbetsordning och bestämmelserna i avtalet om unionens anslutning till Cotif-fördraget.

Revisionsutskottet är beslutfört när majoriteten av de medlemsstater i Otif som har rösträtt är företrädare där vid tidpunkten för omröstningen. I artikel 13 § 3 i Cotif-fördraget föreskrivs dock att medlemsstater i Otif som har avgett en förklaring om att de inte kommer att tillämpa ett eller flera bihang inte har rätt att rösta avseende ändringar av det ifrågavarande bihanget. På grundval av mötesdokument INF.2 till det 26:e mötet i revisionsutskottet som distribuerades den 19 januari 2018, konstaterades att alla 26 EU-medlemsstater som är parter i Cotif tillämpar alla bihangen.

2.4. Unionens befogenhet och rösträtt i revisionsutskottet

I artikel 6 i EU-Otif-avtalet föreskrivs följande:

”1. För beslut i frågor där unionen har exklusiv behörighet ska unionen inneha sina medlemsstaters rösträtt enligt fördraget.

2. För beslut i frågor där unionen delar behörighet med sina medlemsstater ska antingen unionen eller dess medlemsstater rösta.

3. Om inte annat föreskrivs i artikel 26.7 i fördraget, ska unionen förfoga över det antal röster som motsvarar dem som innehas av de medlemsstater som även är parter i fördraget. När unionen röstar, får dess medlemsstater inte rösta.”

I unionens och dess medlemsstaters intresse bör rösträtten utövas av unionen i alla frågor som är föremål för omröstning och angående vilka en unionsståndpunkt föreslås. Detta bör inte endast gälla i fall av exklusiv befogenhet, utan även i fall av delad befogenhet, om avtalet faktiskt erbjuder ett val mellan att medlemsstaterna eller unionen röstar [artikel 6.2 i avtalet].

¹ Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011, EUT L 51, 23.2.2013, s. 1.

Detta betyder i praktiken att för frågor som omfattas av unionens befogenhet och för vilka en unionsståndpunkt fastställs kommer unionens företrädare att företräda 26 röster, beslutsförhet kommer automatiskt att uppnås och unionens ståndpunkt bör ges företräde. Röster beaktas utan hänsyn till om enskilda medlemsstater är representerade vid mötet.

2.5. Underrättelse till Otifs generalsekreterare

I följande tabell sammanfattas områdena för unionens befogenhet och det avsedda utövandet av rösträtten:

Punkt på dagordningen	Unionens befogenhet	Utövande av rösträtten
2 – Val av ordförande och vice ordförande	Delad	Medlemsstaterna
3 – Godkännande av dagordningen	Delad och exklusiv	Unionen
4 – Ändring av arbetsordningen	Delad och exklusiv	Unionen
5 – Partiell revision av Cotif-fördraget	Delad	Unionen
6 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CIM (rapport)	Exklusiv	Unionen (om omröstning sker)
7 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CUI	Delad	Unionen
8 – Nytt bihang H	Exklusiv	Unionen
9 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna ATMF	Exklusiv	Unionen
10 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna APTU	Exklusiv	Unionen
11 – Behov av harmonisering av tillträdesvillkor (diskussion)	Delad	Ej tillämpligt
12 – Övriga frågor (inrättande av en arbetsgrupp med juridiskt sakkunniga)	Delad	Medlemsstaterna
13 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CUV	Delad	Unionen

I enlighet med artikel 6.4 i EU-Otif-avtalet bör unionen, företrädd av kommissionen, före mötet informera Otif om i vilka fall den kommer att utöva sin rösträtt för de olika punkter på revisionsutskottets dagordning som faller under unionens behörighet (exklusiv eller delad). Kommissionen bör tillställa Otifs generalsekreterare en skrivelse för detta ändamål.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ EUROPEISKA UNIONENS VÄGNAR VID DET 26:E MÖTET I OTIFS REVISIONSUTSKOTT

I detta avsnitt analyseras de punkter som kräver ytterligare förklaringar. I bilagan till förslaget till beslut tas varje punkt på dagordningen upp och redogörs särskilt för situationen vad gäller befogenhet och vilken ståndpunkt som ska intas.

3.1. PUNKT 4 - Ändring av revisionsutskottets arbetsordning

Relevans

Den nuvarande versionen av revisionsutskottets arbetsordning fanns redan när unionen anslöt sig till Cotif-fördraget; vissa bestämmelser är därför obsoleta och behöver uppdateras. Särskilt

behöver bestämmelserna om unionens rösträtt och fastställande av beslutsföret (artiklarna 4, 20 och 21) ändras så att de överensstämmer med artikel 38 i Cotif-fördraget och med EU-Otif-avtalet. Förslagen till ändring av revisionsutskottets arbetsordning anges i bilagan till dokument LAW-17125-CR 26/4, som också syftar till att åtgärda vissa frågor som avser utskottets språkordning och arbetsformer (artiklarna 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 och 26). Dessa övriga utkast till ändringar i fråga om förfarandefrågor förefaller lämpliga eftersom de syftar till att förbättra den administrativa förvaltningen av utskottet.

Befogenhet och utövande av rösträtt

De föreslagna ändringarna av revisionsutskottets arbetsordning är en fråga som omfattas av unionens befogenhet, eftersom de påverkar unionens utövande av sina befogenheter inom Otif. Vissa av ändringarna har ett direkt samband med unionens anslutning till Cotif-fördraget. Även om befogenheten är delad med medlemsstaterna, bör rösträtten i detta fall utövas av unionen för att säkerställa att 26 röster företräds vid omröstningen.

Ståndpunkt

Samtliga utkast till ändringar som föreslagits av Otifs sekretariat under denna punkt bör stödjas.

3.2. PUNKT 5 - Partiell revision av grundfördraget

Relevans

Förslaget, som anges i dokument LAW-17126 CR 26/5, syftar till att förbättra och underlätta förfarandet för att revidera Cotif-fördraget så att ändringar av fördraget och dess bihang kan genomföras konsekvent och skyndsamt och för att förhindra de negativa effekterna av det nuvarande långdragna revisionsförfarandet, inbegripet risken för interna diskrepanser mellan de ändringar som antas av revisionsutskottet och de som antas av generalförsamlingen och externa diskrepanser, särskilt med unionsrätten.

I det dokument som Otifs sekretariat lagt fram erinras om det arbete och de samråd som utförts under de senaste två åren vad gäller den nuvarande rättsliga ramen och behovet/möjligheten av att ändra förfarandet för revidera Cotif, komplexiteten och de negativa verkningarna av det nuvarande förfarandet för att revidera Cotif samt internationell rätt och praxis om antagande av fördragsändringar inom ramen för internationella organisationer.

Denna process har lett fram till en huvudsaklig rekommendation, nämligen att revidera artikel 34 i fördraget så att denna i princip föreskriver en fast period (36 månader) för ikraftträdande av ändringar av bihangen till fördraget som har beslutats av generalförsamlingen. Utkastet till ändring innehåller också en flexibilitetsklausul så att denna period kan förlängas från fall till fall: ”Generalförsamlingen får besluta, med den majoritet som anges i artikel 14 § 6 för att besluta om förslag som syftar till ändring av fördraget, att skjuta upp ikraftträdandet av ändringar.”

Otifs rekommendation ger uttryck för den förhärskande uppfattningen inom den relevanta arbetsgrupp som behandlat denna fråga; det fastslogs att medlemmarna i Otif bör vara i stånd att införliva beslutade ändringar, inbegripet genom parlamentariska förfaranden, inom tre år – vilket också motsvarar den normala tidsperioden mellan generalförsamlingens möten. Förslaget förefaller väl avvägt, flexibelt, proportionerligt och nödvändigt för att stödja en effektiv funktion och utveckling av Otif.

Befogenhet och utövande av rösträtt

Den föreslagna partiella revisionen av Cotif-fördraget är relevant för unionens utövande av sina befogenheter inom Otif. Den omfattas av unionens befogenhet. Även om befogenheten är delad med medlemsstaterna, bör rösträtten i detta fall utövas av unionen för att säkerställa att 26 röster företräds vid omröstningen.

Ståndpunkt

Förslaget att ändra artikel 34 i Cotif-fördraget bör stödjas.

3.3. PUNKT 6 - Partiell revision av bihang B (de enhetliga rättsreglerna CIM) – Rapport från Otifs generalsekreterare

Relevans

I rapporten informeras revisionsutskottet om de framsteg som gjorts angående utarbetandet av en revision av de enhetliga rättsreglerna CIM. Särskild uppmärksamhet ägnas åt de bestämmelser som ska införas avseende den elektroniska fraktsedeln. Arbetsgruppen för de enhetliga rättsreglerna CIM kom överens om att principen om funktionell likvärdighet² mellan elektroniskt registrerade uppgifter och uppgifter i pappersform är en nödvändig förutsättning (nuvarande artikel 6 § 9 i de enhetliga rättsreglerna CIM) för alla funktioner som fraktsedeln i pappersform fyller för närvarande. Denna princip har dock genomförts på olika sätt och har därför gett upphov till skillnader mellan nationella lagstiftningar. Den har dessutom inte kunna lösa alla problem, särskilt i fråga om elektroniskt undertecknande.

Generalsekreteraren rapporterar till det 26:e mötet i revisionsutskottet om den huvudsakliga utvecklingen de senaste två åren, nämligen: CIT:s rapport om digitaliseringen av transportdokument och dess slutsatser, det pågående arbetet i forumet för digitala transporter och digital logistik (Digital transport and logistics forum, DTLF), utvecklingen inom tullsektorn och de potentiella effekterna för CIM-fraktsedeln som transiteringsdokument.

I rapporten påpekas behovet av att arbeta för en enkel lösning för digital järnvägstransitering som har ett effektivt gränssnitt mot transportdokumenten. Enligt Otifs sekretariats mening kommer detta att kräva att de gränssnitt som ska utvecklas definieras utifrån sektorns digitala lösningar.

För detta ändamål avser sekretariatet att ta med följande två prioriterade frågor i arbetsprogrammet för den arbetsgrupp med juridiskt sakkunniga som kan komma att inrättas under 2018:

- Bedömning av gränssnitt mellan tull- och transportregler för att säkerställa en effektiv internationell järnvägstrafik, särskilt på området för godstransport.
- Bedömning av digitaliseringen av internationella transporter, särskilt transportdokument.

² Principen om funktionell likvärdighet omfattar kriterier för när elektronisk kommunikation kan betraktas som likvärdig med pappersbaserad kommunikation. Den anger särskilt de särskilda krav som elektronisk kommunikation måste uppfylla för att fylla samma syften och funktioner som vissa begrepp i de traditionella pappersbaserade systemen söker uppnå – till exempel ”skriftlig”, ”original”, ”undertecknad” och ”uppteckning”.

Befogenhet, uttryckande av ståndpunkt och eventuellt utövande av rösträtt

Som anges i avsnittet ovan påverkar digitaliseringen av transportdokument vissa områden av unionslagstiftningen, särskilt tullagstiftningen. Därför är unionens befogenhet på detta område exklusiv. Unionen bör uttrycka sin ståndpunkt i detta fall och bör, om en omröstning anordnas, utöva rösträtten.

Ståndpunkt

Följande föreslås: beakta rapporten, lämna information om relevant pågående verksamhet och utveckling, uppmuntra vidare arbete med bedömning av gränssnitt mellan tullregler och järnvägstransportregler, ge stöd åt inrättandet av en arbetsgrupp med juridiskt sakkunniga, eller alternativa samordningsarrangemang inom befintliga Otif-organ, beträffande tullfrågor och digitalisering av godstransportdokument.

3.4. PUNKT 7 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CUI (bihang E)

Relevans

Denna punkt behandlar de enhetliga rättsreglerna för avtal om nyttjande av infrastruktur (CUI).

De föreslagna ändringarna avser artikel 1 (Tillämpningsområde), artikel 3 (Definitioner), artikel 8 (Förvaltarens ansvar) och artikel 9 (Transportörens ansvar) samt redaktionella ändringar i artiklarna 3, 5, 5bis, 7 och 10 i de enhetliga rättsreglerna CUI. Det föreslås också att den förklarande rapporten anpassas för att återspegla de ändringar av de enhetliga rättsreglerna CUI som ska antas.

Den främsta materiella ändringen syftar till att klargöra tillämpningsområdet för de enhetliga rättsreglerna CUI genom att i artikel 3 införa en definition av *"internationell järnvägstrafik"* som ska lyda *"trafik som kräver användning av ett internationellt tågläge eller flera på varandra följande nationella tåglägen som berör minst två stater och som samordnas av de berörda infrastrukturförvaltarna"*, och genom att ändra artikel 1 (Tillämpningsområde) i enlighet med detta, samtidigt som kopplingen till de enhetliga rättsreglerna CIV och CIM behålls.

Syftet är att säkerställa att de enhetliga rättsreglerna CUI tillämpas mera systematiskt för deras avsedda syfte, dvs. i internationell järnvägstrafik. Den nuvarande definitionen av tillämpningsområdet härrör från de ursprungliga enhetliga rättsreglerna CUI från 1990-talet, då Europeiska unionen införde konceptet med åtskillnad mellan järnvägsinfrastruktur och tillhandahållandet av järnvägstjänster. Vid den tiden noterade Otif att de två områden som skulle regleras var sammankopplade och att det var särskilt viktigt att etablera en enhetlig rättslig ordning (privat avtalsrätt) för rätten till återkrav mellan transportörer/järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare enligt Cotif-fördraget. I detta sammanhang föreföll det logiskt att koppla tillämpningsområdet för det nya bihanget E, som reglerade avtal om nyttjande av infrastruktur, till utförande av transportverksamhet i enlighet med transportavtalen CIV och CIM. Som en följd härav tillämpas de enhetliga rättsreglerna CUI *"på varje avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport i den mening som avses i de enhetliga rättsreglerna CIV och i de enhetliga rättsreglerna CIM"* (artikel 1 i de enhetliga rättsreglerna CUI).

Detta har generellt tolkats så att det innebär att det är förhållandet mellan järnvägsföretaget och dess kunder som avgör vilken rätt som är tillämplig mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren (nationell rätt för inhemska transportavtal och de enhetliga rättsreglerna CUI för internationella transportavtal). Den centrala frågan var huruvida det, för

att de enhetliga rättsreglerna CUI skulle vara tillämpliga, var tillräckligt att tåget transporterade åtminstone en enda resande med en CIV-biljett eller en enda försändelse med CIM-fraktsedel, oberoende av om tågläget skulle omfatta en eller flera sträckor i form av uteslutande inhemsk trafik – även med beaktande av att principerna för ansvar i CUI är mer restriktiva än vissa inhemska principer för ansvar och att, i enlighet med unionsrätten, infrastrukturkapaciteten tilldelas på nationell nivå.

Problemet uppstår av följande skäl: 1) För att utföra ett enda transportavtal måste transportören inte nödvändigtvis ingå ett enda avtal om nyttjande av infrastruktur. 2) Det är svårt att göra en klar åtskillnad mellan nyttjande av infrastruktur för nationell transport och för internationell transport, särskilt om tågläget omfattar en sträcka mellan två medlemsstater, i kombination med en eller flera sträckor med endast inhemska tåglägen.

Otifs sekretariat inrättade en särskild arbetsgrupp 2014 med företrädare för medlemsstaterna i Otif, Europeiska kommissionen och berörda aktörer inom branschen.

Det utkast till ändring som lades fram för revisionsutskottet motsvarar den kompromisstext som blev resultatet av arbetet i ad hoc-arbetsgruppen, som träffades fyra gånger, den 10 december 2014, den 8 juli 2015, den 24 november 2015 och den 31 maj 2016. Kommissionen bidrog till resultatet, som i enlighet med Cotif-fördragets tillämpningsområde och syfte, dvs. internationell järnvägstrafik, bekräftar att de enhetliga rättsreglerna CUI endast är tillämpliga på internationell järnvägstrafik, vilket förklaras i den nya definitionen.

Som svar på förslaget från Otifs sekretariat gav Internationella järnvägstransportkommittén (Comité international des transports ferroviaires, CIT) in ett ståndpunktsdokument, LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, där ett antal farhågor betonades som redan diskuterats i den ovannämnda arbetsgruppen under de tidigare mötena. I allt väsentligt förespråkar CIT att, vad gäller en transportörs återkrav mot infrastrukturförvaltaren, den inhemska sträcka som föregår eller följer på internationell trafik inte bör uteslutas utan faktiskt omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUI. CIT föreslår en ändring av artikel 3 i det utkast som sekretariatet föreslagit enligt följande (struken text är markerad med genomstrykning och tillagd text med understrykning): *”aa) internationell järnvägstrafik: trafik som kräver användning av ett internationellt tågläge ~~eller~~ av flera på varandra följande nationella tåglägen som berör minst två stater och som samordnas av den berörda infrastrukturförvaltaren, eller av ett tågläge för internationell järnvägstransport i den mening som avses i de enhetliga rättsreglerna CIV och i de enhetliga rättsreglerna CIM.”*

CIT anger att syftet med detta förslag är att ge de enhetliga rättsreglerna CUI en utvidgad tillämpning som även omfattar inhemska tåglägen när dessa kombineras med ett internationellt tågläge. Det anges att *”det är problematiskt vad öppenhet och rättssäkerhet beträffar om järnvägsföretags rätt till återkrav mot infrastrukturförvaltaren regleras av nationell rätt, med hänsyn till att den allmänna nationella (avtals)rätten i de olika länderna präglas av subtila skillnader, särskilt vad gäller fördelningen av bevisbördan eller indirekt skada på eller förlust av tillgångar.”*

Kommissionen anser att detta förslag inte förbättrar det utkast till ändring som föreslagits av Otifs sekretariat och inte överensstämmer med grundprincipen att de enhetliga rättsreglerna CUI inte är utformade för att tillämpas på inhemska tåglägen, där det i princip är lämpligt att nationell rätt tillämpas.

Vad gäller det utkast till ändring av artikel 8 (Förvaltarens ansvar) som Otifs sekretariat har föreslagit, noterar kommissionen att denna ändring i huvudsak är redaktionell och inte påverkar bestämmelsens räckvidd eller innehåll. De ändringar som föreslås av artikel 9, liksom av artiklarna 3, 5, 5bis, 7 och 10 är rent redaktionella.

Förfarandefrågor

Såsom Otifs sekretariat analyserade frågan i dokumentet LAW-17126 CR 26/7.2 kan det vara så att revisionsutskottet inte är behörigt att fatta beslut på alla punkter där ändringar föreslagits, vilka helt eller delvis kan omfattas av generalförsamlingens behörighet. Sekretariatet föreslår att revisionsutskottet bör anta förslagen till ändringar och att alla ändringar av de enhetliga rättsreglerna CUI underställs generalförsamlingen för beslut.

Befogenhet och utövande av rösträtt

De enhetliga rättsreglerna i bihang E hänför sig till privat avtalsrätt om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik. De föreslagna ändringarna förefaller inte påverka eller ändra räckvidden för befintliga unionsbestämmelser. Unionen delar därför befogenheten i denna fråga med medlemsstaterna. Eftersom unionen har lika många röster som de medlemsstater som är avtalsslutande parter i Cotif, föreslås att unionen utövar sin rösträtt på medlemsstaternas vägnar, för att säkerställa att 26 röster företräds vid omröstningen.

Ståndpunkt

Generalsekretariatets förslag till ändringar bör stödjas, dvs. avseende artiklarna 1 § 1 och 2, 3 (nytt led aa och ändringar av leden b, c och g), 5 § 1, 5bis § 1 och 2, 7 § 2, 8 § 1 och 2, 9 § 1 och 10 § 3 i de enhetliga rättsreglerna CUI.

Otifs generalsekreterare bör åläggas att lägga fram alla ändringar av de enhetliga rättsreglerna CUI för generalförsamlingen för beslut.

3.5. PUNKT 8 - Nytt bihang H om säker drift av tåg i internationell trafik

Relevans

Vid generalförsamlingens möte 2015 föreslog Otifs generalsekretariat att en rättslig grund skulle skapas i Cotif för att stödja driftskompatibilitet utanför Europeiska unionen. Utkastet till nytt bihang H innehåller bestämmelser som reglerar säker drift av tåg i internationell trafik. Det bygger på konceptet att statliga myndigheter ska utfärda säkerhetsintyg för järnvägsföretag på grundval av harmoniserade kriterier som bevis för att järnvägsföretagen kan bedriva säker tågtrafik i den berörda staten. Utkastet till text har hämtat sin inspiration direkt från unionens regelverk och utgör ännu ett steg mot gemensamma bestämmelser vad gäller de krav som åläggs järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i syfte att säkerställa säker drift av tåg inom och utanför unionen. Under förutsättning att vissa synpunkter beaktas, skulle utkastet till det nya bihanget H till Cotif-fördraget vara helt i linje med det nya säkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 och annan sekundärrätt på området.

Befogenhet och utövande av rösträtt

Unionen har antagit ett betydande antal rättsinstrument på området för driftskompatibilitet och säkerhet, däribland som en del av det fjärde järnvägspaketet, som antogs 2016. Det föreslagna antagandet av bihang H till Cotif-fördraget påverkar de områden som omfattas av direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet (omarbetning). Unionens befogenhet är därför av exklusiv natur och unionen bör därför utöva rösträtten.

Ståndpunkt

Vad gäller utkastet till nytt bihang H (dokument LAW-17131-CR26/8.1) bör unionen rösta för den föreslagna texten, med följande förbehåll (struken text är markerad med genomstrykning och tillagd text med understrykning):

- Artikel 2 b: Ersätt ”intygsmyndighet” med ”säkerhetsintygsmyndighet”. Detta ersättande bör göras genomgående i hela texten. På tyska: ”Sicherheitsbescheinigungsbehörde” i stället för ”Zertifizierungsbehörde”. På franska: ”autorité de certification de sécurité” i stället för ”autorité de certification”.

Förslaget syftar till att uppnå konsekvens med terminologin i EU:s regelverk och inom själva bihang H (i artikel 5 hänvisas till ”säkerhetsintyg”). Denna förbättring rekommenderas men är inte ett krav för en positiv röst.

- Artikel 4 § 1: Lägg till meningen ”Säkerhetsintygsmyndigheten och den tillsynsmyndighet som avses i artikel 6 § 1 får vara två separata enheter eller ingå i en och samma organisation.”

Detta förslag syftar till att klargöra att båda dessa institutionella lösningar är tillåtna och undvika att de medlemsstater där den nationella säkerhetsmyndigheten har båda rollerna inte måste inrätta två separata enheter.

- Artikel 6 § 1: Lägg till meningen ”Tillsynsmyndigheten och den säkerhetsintygsmyndighet som avses i artikel 4 § 1 får vara två separata enheter eller ingå i en och samma organisation.”

Detta förslag syftar till att klargöra att båda dessa institutionella lösningar är tillåtna och undvika att de medlemsstater där den nationella säkerhetsmyndigheten har båda rollerna inte måste inrätta två separata enheter.

- Artikel 8 § 3 b: Ändra texten så att den får följande lydelse: ”Förfaranden och en gemensam säkerhetsmetod för krav för säkerhetsstyrningssystem som intygsmyndigheter ska tillämpa när de utfärdar säkerhetsintyg, inbegripet de nödvändiga kopplingarna till den gemensamma säkerhetsmetoden om riskvärdering och annan relevant lagstiftning.”

Tillägg av en hänvisning till ”förfaranden”: Sådana förfaranden har inbegripits i EU:s gemensamma säkerhetsmetod för krav för säkerhetsstyrningssystem och har nu inkorporerats i kommissionens utkast till genomförandeförordning om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. Om Otif vill behålla samma räckvidd för harmoniseringen som ursprungligen planerades, bör därför förutom den gemensamma säkerhetsmetoden för krav för säkerhetsstyrningssystem även de tillhörande förfarandena tas med i texten. Denna förbättring rekommenderas men är inte ett krav för en positiv röst.

Koppling till den gemensamma säkerhetsmetoden om riskvärdering och annan relevant lagstiftning: Utkastet till kommissionens delegerade förordning om fastställande av gemensamma säkerhetsmetoder vad gäller krav på säkerhetsstyrningssystem kräver att den gemensamma säkerhetsmetoden om riskvärdering och annan lagstiftning (särskilt, men inte begränsat till, *teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning*, TSD ”Drift och trafikledning”) tillämpas för att säkerställa att ”[organisationens] operativa arrangemang uppfyller de säkerhetsrelaterade kraven i tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet samt relevanta nationella regler och alla andra relevanta krav”. Förbättringen av artikel 8 § 3 b ovan bör därför stödjas och med kraft försvaras.

- Artikel 8 § 3 c: Ändra texten till ”En gemensam säkerhetsmetod om övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och, i tillämpliga fall, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll”.

Detta förslag ligger i linje med artikel 7 § 4 i bilag H, som ålägger både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att *”inrätta ett säkerhetsstyrningssystem och övervaka att det tillämpas korrekt”*. Tillämpningen av den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning är obligatorisk för infrastrukturförvaltare i EU och skulle ge fördelar även utanför EU. Tillämpningen av den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning är obligatorisk för enheter som ansvarar för underhåll. Obligatorisk tillämpning av den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning för infrastrukturförvaltare rekommenderas men är inte ett krav för en positiv röst. Obligatorisk tillämpning av den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning för enheter som ansvarar för underhåll är ett krav och bör ingå i texten.

- Artikel 2 f, redaktionell förbättring, anpassning till unionens terminologi (tyska versionen): *”„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”*.
- Artikel 7 § 4, redaktionell förbättring (tyska versionen): *”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.”*

Vad gäller de föreslagna ändringarna av artiklarna 2, 6, 20, 33 och 35 i Cotif-fördraget (dokument LAW-17131-CR26/8.2), som är nödvändiga för att det nya bilaget H ska kunna införas i fördraget, bör unionen rösta för den föreslagna texten och instämma i att anmoda generalsekretariatet att underställa dem generalförsamlingen för beslut.

3.6. PUNKT 9 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna ATMF (bilag G)

Relevans

Det är av vikt för den internationella järnvägstrafiken att de bestämmelser som är tillämpliga enligt unionsrätten och enligt Cotif-fördraget harmoniseras. Bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna ATMF är förenliga med bestämmelserna i Europeiska unionens direktiv 2008/57/EG om driftskompatibilitet och relevanta delar av säkerhetsdirektivet 2004/49/EG. Med antagandet av det fjärde järnvägspaketet ändrade unionen flera bestämmelser i detta regelverk och underrättade Otifs tekniska expertutskott och dess ständiga arbetsgrupp om dessa ändringar. På grundval av en analys av kommissionen utarbetade Otifs sekretariat och arbetsgruppen ändringar av de enhetliga rättsreglerna ATMF för att säkerställa fortsatt harmonisering med unionsrätten.

Ändringarna rör artiklarna 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 och 13 i de enhetliga rättsreglerna ATMF och är nödvändiga för att harmonisera viss terminologi med de nya EU-bestämmelserna och för att beakta vissa ändrade förfaranden i EU, särskilt att Europeiska järnvägsbyrån kommer att vara behörig att utfärda fordonsgodkännanden. Grundprincipen för ATMF påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Befogenhet och utövande av rösträtt

Unionen har antagit ett betydande antal rättsinstrument på området för driftskompatibilitet och säkerhet, däribland som en del av det fjärde järnvägspaketet, som antogs 2016. I detta fall ändras genom utkastet till text de enhetliga rättsreglerna ATMF, som omfattar fordonsgodkännanden. Dessa bestämmelser omfattas av direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning). Frågan omfattas därmed av unionens (exklusiva) befogenhet och unionen bör därför utöva rösträtten.

Ståndpunkt

Utkasten till ändringar, som anges i dokumentet LAW-17133-CR26/9, bygger på ett unionsförslag och är, under förutsättning att nedanstående synpunkter beaktas, helt i linje med motsvarande bestämmelser i det nya direktivet (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet och annan sekundärrätt på området.

Unionen bör stödja det föreslagna ändringsutkastet, med följande förbehåll (struken text är markerad med genomstrykning och tillagd text med understrykning):

- Ändra texten i artikel 7 § 1a, så att den får följande lydelse:

"Fordon ska uppfylla de UTP:er som är tillämpliga vid tidpunkten för ansökan om godkännande, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och med beaktande av den migrationsstrategi för tillämpning av UTP:erna som anges i artiklarna 8 § 2 a) och 8 § 4 f) i APTU, och de möjligheter till undantag som anges i artikel 7a i ATMF; Denna överensstämmelse ska upprätthållas under hela den tid varje fordon är i bruk.

Tekniska expertutskottet ska överväga behovet av att utarbeta en bilaga till dessa enhetliga rättsregler som innefattar bestämmelser som ger sökande ökad rättslig säkerhet i fråga om de föreskrifter som ska tillämpas, även innan de ger in sin ansökan om godkännande, ombyggnad eller modernisering av fordon.

Rättssäkerhet är av avgörande betydelse för EU:s näringsliv. Syftet med förslaget är att förbättra rättssäkerheten, bland annat genom att införa (EU-)begreppet förhandshantering, som är en frivillig process under vilken den enhet som beviljar godkännande, på grundval av information som tillhandahålls av sökanden, avger ett yttrande, inklusive ett fastställande av vilken version av TSD:erna och de nationella reglerna som ska tillämpas för den efterföljande ansökan om godkännande (utan att det påverkar ändringar av rättsliga krav som skulle göra detta yttrande ogiltigt). Förslaget syftar till att ge tekniska expertutskottet mandat att överväga att införa sådana bestämmelser i Cotif-fördraget.

- I artikel 2 w), ändra definitionen av "fordon" genomgående i hela texten (alla språk). Definitionen bör ha följande lydelse: "fordon: ett järnvägsfordon som lämpar sig för att trafikera järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft." Denna definition är förenlig med den som finns i artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet. Begreppet "fordon" bör användas genomgående i texten, och inte begreppet "järnvägsfordon", som används på vissa ställen.
- I artikel 5, redaktionell förbättring (tyska versionen): Ersätt "Notifikation" med "Notifizierung" i "Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~ Notifizierung [...]." och vidare "Die ~~Notifikation~~ Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden."
- I artikel 10, redaktionell förbättring (tyska versionen): Ersätt "Verzeichnis" med "Dossier" i "Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~ Dossier zu übersenden." och vidare "Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~ Dossiers durch den Antragsteller zu treffen".
- I artikel 13 § 1 a, redaktionell förbättring (engelska och tyska versionerna): Ersätt CTE med utskottets fullständiga namn i "comply with the specifications adopted by

the CTECommittee of Technical Experts;” och ”mit den vom CTEFachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;”.

– Lägg till följande artikel 14: *”Artikel 14 - Bilagor och rekommendationer*

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om antagande av en bilaga, eller en bestämmelse som ändrar den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Ansökan om antagande av en bilaga eller en bestämmelse som ändrar den får inges av a) varje deltagande stat, b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF, c) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att bilagan finns.

§ 3 Utarbetandet av bilagor ska åligga det tekniska expertutskottet biträtt av lämpliga arbetsgrupper och generalsekreteraren på grundval av ansökningar som getts in i enlighet med § 2.

§ 4 Tekniska expertutskottet får rekommendera metoder och förfaranden avseende det tekniska godkännandet av järnvägsmateriel som används i internationell trafik.”

Denna artikel är nödvändig för att ange hur tekniska expertutskottet kan fullgöra det mandat det ges i den mening som föreslås läggas till i artikel 7 § 1 a. Den har samma lydelse som artikel 8 i det nya bihanget H.

3.7. PUNKT 10 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna APTU (bihang F)

Relevans

Det är av vikt för den internationella järnvägstrafiken att de bestämmelser som är tillämpliga enligt unionsrätten och enligt Cotif-fördraget harmoniseras. Bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna ATMF är förenliga med bestämmelserna i direktiv 2008/57/EG om driftskompatibilitet, särskilt de som rör innehållet i enhetliga tekniska föreskrifter (UTP:er) och deras likvärdighet med Europeiska unionens tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er). Med antagandet av det fjärde järnvägspaketet, och särskilt det omarbetade direktivet (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet, ändrade unionen flera bestämmelser i detta regelverk och underrättade Otifs tekniska expertutskott och dess ständiga arbetsgrupp om dessa ändringar. På grundval av en analys av Europeiska kommissionen utarbetade Otifs sekretariat och arbetsgruppen ändringar av de enhetliga rättsreglerna APTU för att säkerställa fortsatt harmonisering med unionsrätten. Ändringarna rör artikel 8 i de enhetliga rättsreglerna APTU och består i att lägga till två avsnitt i innehållet i de UTP:er som är likvärdiga med EU:s TSD:er. Dessa ändringar är nödvändiga för att säkerställa att innehållet i framtida TSD:er på unionsnivå och Cotif-fördragets UTP:er förblir likvärdiga. Grundprincipen för APTU påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Befogenhet och utövande av rösträtt

Unionen har antagit ett betydande antal rättsinstrument på området för driftskompatibilitet och säkerhet, däribland som en del av det fjärde järnvägspaketet, som antogs 2016. I detta fall ändras genom utkastet till text de enhetliga rättsreglerna APTU, som omfattar tekniska specifikationer för järnvägsfordon. Dessa bestämmelser omfattas av direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning).

Frågan omfattas därmed av unionens exklusiva befogenhet och unionen bör därför utöva rösträtten.

Ståndpunkt

Utkasten till ändringar, som anges i dokumentet LAW-17133-CR26/10, bygger på ett unionsförslag och är helt i linje med bestämmelserna i det nya direktivet (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet och annan sekundärrätt på området.

Unionen bör stödja ändringarna av artikel 8 i bihang F till Cotif-fördraget och godkännandet av ändringarna till den relevanta förklarande rapporten.

3.8. PUNKT 13 – Partiell revision av de enhetliga rättsreglerna CUV (inläga från Schweiz)

Relevans

Den 13 november 2017 lade Schweiz fram dokument LAW-17144-CR 26/13 med ett förslag till ändring av artikel 7 § 1 i de enhetliga rättsreglerna CUV angående fordonets innehavares respektive användares (järnvägsföretag) ansvar för skada som orsakats av vagnen och som beror på ett fel hos vagnen.

Den 18 december 2017 offentliggjorde Otifs sekretariat ett externt rättsligt expertutlåtande om det schweiziska förslaget (dokument LAW-17156-CR26/13 Add.1). Den 19 januari 2018 offentliggjorde Otifs sekretariat också dokument LAW-18001-CR26/13 Add.2 om översynen av förslagen om att ändra artikel 7 i de enhetliga rättsreglerna CUV. Det sistnämnda dokumentet sammanfattar tidigare diskussioner om denna fråga inom Otifs relevanta arbetsgrupp och erinrade om att något förslag till beslut inte kunde antas vid generalförsamlingens senaste möte i september 2015.

Schweiz förslag läggs fram för revisionsutskottet för övervägande och för att eventuellt underställas generalförsamlingens nästa möte för beslut. Genom förslaget läggs ett nytt kriterium till för att påvisa innehavarens ansvar för skada som orsakats av en brist i vagnen. Enligt den nuvarande artikel 7 i de enhetliga rättsreglerna CUV, om denna bestämmelse tillämpas av de avtalsslutande parterna, är vagnens innehavare ansvarig endast om det bevisas att den skada som orsakats av vagnen beror på hans fel eller försummelse. Genom den föreslagna ändringen förefaller ett andra kriterium läggas till, vilket skulle innebära att innehavaren måste visa att han inte är ansvarig för den brist som är orsaken till skadan.

Det bör noteras att § 2 i den nuvarande artikel 7 i CUV anger att ”[a]vtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från § 1.”

På denna grund förde företag i sektorn mellan 2013 och 2016 förhandlingar som ledde fram till ett avtal som godkändes av 600 järnvägsföretag och gjorde det möjligt att göra de nödvändiga ändringarna av avtalsramen *General Contract of Use for wagons* (GCU)³ för att bättre klargöra vagnsägarnas ansvar. Det undertecknade avtalet införde en ny artikel (27) i

³ *General Contract of Use for wagons* (GCU) är en multilateral avtalsram som bygger på, och kompletterar CUV (bihang D till Cotif) vad avser användning av vagnar; den innehåller alla relevanta ömsesidiga rättigheter och skyldigheter i fråga om användning av vagnar och innebär att avtalsparterna slipper förhandla fram många olika bilaterala avtal, vilket därigenom säkerställer driftskompatibilitet för vagnar på en avreglerad europeisk järnvägsmarknad; den kan vid behov på ett flexibelt sätt kompletteras med andra avtalsarrangemang; den innehåller inte kommersiella villkor.

GCU angående principen om ansvar för skada som orsakats av en vagn, för att uppnå en bättre balans och större tydlighet för hela sektorn i fall av skada som orsakats av en vagn. Den införde särskilt begreppet ”*presumption om försummelse*”, som gör det möjligt att hålla en innehavare ansvarig för en brist i vagnen som orsakats av att denne brustit i sin underhållsskyldighet. Denna ändring har varit tillämplig sedan den 1 januari 2017.

Artikel 27 i GCU har för närvarande följande lydelse: ”*Artikel 27: Princip om ansvar*

27.1 Innehavaren eller en föregående användare som är föremål för detta avtal ska vara ansvarig för skada som orsakats av vagnen när det kan visas att skadan orsakats genom dennes fel eller försummelse. Innehavaren ska presumeras ha gjort sig skyldig till fel eller försummelse om denne inte korrekt har uppfyllt sina förpliktelser i enlighet med artikel 7, såvida inte denna bristande uppfyllelse inte orsakade eller bidrog till skadan.

27.2 Den ansvariga parten ska gottgöra det järnvägsföretag som är användare mot varje anspråk från tredje man om järnvägsföretaget inte gjort sig skyldigt till fel eller försummelse.

27.3 Om det järnvägsföretag som är användare är delvis ansvarigt ska ersättningen bäras av varje part i proportion till dess respektive andel av ansvaret.

27.4 Om en tredje man är ansvarig eller delvis ansvarig för skadan ska avtalsparterna i första hand kräva ersättning för skadan från denna tredje man. Särskilt den avtalsslutande part som har ett avtal med denna tredje man ska driva kravet mot denna som en prioriterad fråga.

27.5 Innehavaren ska på begäran åläggas att lägga fram bevis för sin ansvarsförsäkring i enlighet med tillämplig lagstiftning.”

Idag tillämpar de flesta innehavare och järnvägsföretag som är verksamma i unionen GCU i enlighet med punkt 2 i den nuvarande artikel 7 i CUV. Det schweiziska förslaget är därför inte nödvändigt, eftersom de avtal som ingåtts av företagen i sektorn är tillräckliga för att klart definiera innehavarens och järnvägsföretagets ansvar i händelse av skada orsakad av en vagn som omfattas av ett försäljningsavtal. Det finns inte några indikationer på att detta avtal inte lyckas nå en korrekt balans mellan respektive parter intressen. Det schweiziska förslaget innehåller inte heller några välgrundade skäl och någon tillräcklig motivering för de föreslagna ändringarna.

Befogenhet och utövande av rösträtt

De enhetliga rättsreglerna i bihang D hänför sig till avtalsrätt om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik. De föreslagna ändringarna avser ansvar för skada orsakad av en vagn, och påverkar eller ändrar inte räckvidden för befintliga unionsbestämmelser. Unionen delar därför befogenheten i denna fråga med medlemsstaterna.

Eftersom unionen har lika många röster som de medlemsstater som är avtalsslutande parter i Cotif, föreslås att unionen utövar sin rösträtt på medlemsstaternas vägnar, för att säkerställa att 26 röster företräds vid omröstningen.

Ståndpunkt

Unionen bör invända mot det förslag om ändring av artikel 7 i de enhetliga rättsreglerna CUV som lagts fram av Schweiz.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

I artikel 218.9 i EUF-fördraget föreskrivs om beslut om ”fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.”.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁴.

Otifs revisionsutskott är ett organ som har inrättats genom en överenskommelse, nämligen fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif).

De akter som Otifs revisionsutskott har att anta utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning inom området för järnvägstransport.

De planerade akterna kompletterar eller ändrar inte avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Den planerade akten avser järnvägstransport.

Den materiella rättsliga grunden för förslaget till beslut är därför artikel 91 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 91 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5. OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Eftersom Otifs revisionsutskotts akt kommer att ändra Cotif-fördraget och vissa av dess bihang, är det lämpligt att offentliggöra den i *Europeiska unionens officiella tidning* efter antagandet.

⁴ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 26:e mötet i
Otifs revisionsutskott vad gäller vissa ändringar av fördraget om internationell
järnvägstrafik (Cotif) och dess bihang**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Unionen har anslutit sig till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (nedan kallat *Cotif-fördraget*), i enlighet med rådets beslut 2013/103/EU⁵.
- (2) Alla medlemsstater, med undantag för Cypern och Malta, tillämpar Cotif-fördraget.
- (3) Revisionsutskottet, som inrättats i enlighet med artikel 13 § 1 c i Cotif-fördraget, förväntas vid sitt 26:e möte, som är planerat att äga rum den 27 februari–1 mars 2018, besluta om vissa ändringar av Cotif-fördraget och av vissa av dess bihang, nämligen bihangen E (Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik – CUI), F (Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik – APTU) och G (Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik – ATMF).
- (4) Vid det mötet ska revisionsutskottet också besluta om antagandet av ett nytt bihang H om säker drift av tåg i internationell trafik.
- (5) Ändringarna av Otifs revisionsutskotts arbetsordning syftar till att uppdatera vissa bestämmelser till följd av unionens anslutning till Cotif-fördraget 2011, särskilt vad avser bestämmelserna om regionala organisationers rösträtt och om fastställande av beslutsförfarande.
- (6) Avsikten med ändringarna av Cotif-fördraget är att förbättra och underlätta förfarandet för att revidera fördraget så att ändringar av Cotif-fördraget och dess bihang kan genomföras konsekvent och skyndsamt och för att förhindra de negativa effekterna av

⁵ Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1). Texten till avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) om Europeiska unionens anslutning till Cotif-fördraget (nedan kallat *avtalet*) är bifogat rådets beslut.

det nuvarande långdragna revisionsförfarandet, inbegripet risken för interna diskrepanser mellan de ändringar som antas av revisionsutskottet och de som antas av generalförsamlingen och externa diskrepanser, särskilt med unionsrätten.

- (7) Ändringarna av bihang E (CUI) syftar till att klargöra tillämpningsområdet för de enhetliga rättsreglerna CUI för att säkerställa att dessa tillämpas mera systematiskt för deras avsedda syfte, dvs. i internationell järnvägstrafik såsom i godskorridorer eller i persontåg i internationell trafik.
- (8) Ändringarna av bihangen F (APTU) och G (ATMF) syftar till att uppnå harmonisering mellan Otif-regler och unionsregler, särskilt sedan unionen antagit det fjärde järnvägspaketet 2016.
- (9) Det nya bihanget H är avsett att förbättra driftskompatibiliteten utanför Europeiska unionen på grundval av harmoniserade kriterier för statliga myndigheters utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag som bevis för att dessa kan bedriva säker tågtrafik i den berörda staten.
- (10) De flesta av de föreslagna ändringarna överensstämmer med unionsrätten och unionens strategiska mål, och bör därför stödjas av unionen. Vissa ändringar behöver diskuteras ytterligare inom unionen, och de bör avvisas vid det 26:e mötet i revisionsutskottet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 26:e mötet i det revisionsutskott som inrättats genom fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, anges i bilagan till detta beslut.
2. Mindre ändringar av de dokument som avses i bilagan till detta beslut får godkännas av unionens företrädare i revisionsutskottet utan något ytterligare beslut av rådet.

Artikel 2

Otifs revisionsutskotts beslut ska efter antagandet offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*