035962/EU XXV. GP
Eingelangt am 28/08/14

Council of the
European Union

Brussels, 28 August 2014

12587/14

Interinstitutional File:
2014/0172 (NLE)

JUR 562
TRANS 390

LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS: CORRIGENDUM/RECTIFICATIF

Subject:	Proposal for a Council Decision on the position to be adopted by the Union at the 25th session of the OTIF Revision Committee as regards certain amendments to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and to its Appendices (10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

LANGUAGES concerned: **BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, HR, IT, LV, LT, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV**

PROCEDURE APPLICABLE according to the Council Statement of 1975.
(The procedures are explained in Council document 5980/07 JUR 49, available in the official languages, together with a translation of the structure of this cover page.)

— Procedure 2(c) (obvious errors in a number of language versions)

TIME LIMIT for the agreement of the Presidency: 5 days

Any observations regarding this corrigendum should be notified to the Presidency:

Ms. Ornella Porchia and Ms. Rosalba Striani:

e-mail: giur@rpue.esteri.it

www.parlament.gv.at

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКА

на Предложение за Решение на Съвета за формулиране на позицията, която да бъде застъпена от ЕС на 25-тата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF Revision Committee) по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и на притурките към нея

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014 г.)

Решението следва да се чете, както следва:

„РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

от

за определяне на позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз на 25-тата сесия на Ревизионната комисия на Междуправителствената организация за международни железопътни превози по отношение на някои изменения на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и на притурките към нея

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

www.parlament.gv.at

като има предвид, че:

(1) Съюзът се присъедини към Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (наричана по-долу „Конвенцията COTIF“), в съответствие с Решение 2013/103/ЕС[1].

(2) Всички държави членки, с изключение на Кипър и Малта, прилагат Конвенцията COTIF.

(3) Очаква се Ревизионната комисия, създадена съгласно член 13, § 1, буква c) на Конвенцията COTIF, на своята 25-та сесия, предвидена между 25 и 27 юни 2014 г., да вземе решение по отношение на някои изменения на Конвенцията COTIF, както и на определени притурки към Конвенцията, а именно Притурка B (Единни правила за договора за международен железопътен превоз на товари – CIM), Притурка D (Единни правила за използване на подвижен състав в международно железопътно съобщение – CUV), Притурка E (Единни правила за договора за използване на инфраструктурата в международно железопътно съобщение – CUI), Притурка F (Единни правила за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания, приложими за железопътните средства, предназначени да бъдат използвани в международно съобщение – APTU) и Притурка G (Единни правила за техническо приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение – ATMF).

[1] Решение 2013/103/ЕС на Съвета от 16 юни 2011 г. за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г. , изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Измененията на Конвенцията COTIF имат за цел да се актуализират задачите на Комисията от технически експерти, определението на „ползвател“ („keeper“) да се измени в съответствие с правото на Съюза, както и да се изменят някои правила относно финансирането на Международната организация за международни железопътни превози (OTIF), нейното одитиране и отчитане, както и да се извършат малки административни промени.

(5) Измененията на Притурка B (CIM) имат за цел да се даде предпочитание на използването на електронната форма на товарителницата и придружаващите я документи и да се изяснят някои разпоредби на договора за железопътен превоз.

(6) Измененията на Притурка D (CUV), представени от Генералния секретар на OTIF, имат за цел да изяснят ролите на ползвателя (keeper) и на структурата, която отговаря за поддръжката, в договорите за използване на подвижния състав в международно железопътно съобщение. Франция представи отделно предложение по отношение на отговорността за вреди, причинени от подвижен състав. Германия представи отделно предложение относно обхвата на единните правила CUV.

(7) Измененията на Притурка G (ATMF) имат за цел да се актуализират разпоредбите относно техническото приемане на железопътни средства, използвани в международно съобщение, да се изяснят функциите и взаимоотношенията между държавата страна по смисъла на определението в притурката, компетентния орган и приемащото ведомство, както и да бъдат хармонизирани договорните условия в съответствие с правото на Съюза.

www.parlament.gv.at

(8) Измененията на Притурка F (APTU) имат за цел да се запази съответствие с изменената Притурка G (ATMF).

(9) Измененията на Притурка E (CUI), предложени от Международния комитет по железопътен транспорт (CIT), са насочени към разширяване на обхвата на единните правила за договора за използване на инфраструктурата и по отношение на вътрешния железопътен транспорт, към създаване на правно основание за общи условия за използване на железопътната инфраструктура и към разширяване на отговорността на управителя на инфраструктурата за вреди или щети, причинени от инфраструктурата.

(10) Генералният секретар на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) предложи също така редакционни изменения, състоящи се в замяна на понятието „Европейски общности“ с „Европейски съюз“ навсякъде в текста на Конвенцията COTIF и притурките към нея.

(11) Повечето от предлаганите изменения са в съответствие с правото и стратегическите цели на Съюза и следва да бъдат подкрепени от Съюза. Някои изменения не оказват въздействие върху правото на Съюза и по тях не е необходимо да се съгласува позиция на равнището на Съюза. На последно място, за някои изменения са необходими допълнителни обсъждания в рамките на Съюза и те следва да бъдат отхвърлени на срещата на Ревизионната комисия. Ако посочените изменения бъдат одобрени, без да са променени по приемлив за Съюза начин, Съюзът следва да формулира възражение съгласно процедурата по член 35, § 4 от Конвенцията COTIF,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

www.parlament.gv.at

Член 1

1. Позицията, която да бъде заета от името Съюза на 25-тата сесия на Ревизионната комисия, създадена с Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), трябва да бъде в съответствие с приложението към настоящото решение.

2. Представителите на Съюза в Ревизионната комисия могат без допълнително решение на Съвета да приемат незначителни изменения на документите, посочени в приложението към настоящото решение.

Член 2

След приемането му решението на Ревизионната комисия се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 3

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на

За Съвета
Председател

www.parlament.gv.at

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. Въведение

Генералният секретар на OTIF свика на 25—27 юни 2014 г. в Берн 25-тата сесия на Ревизионната комисия в рамките на Конвенцията COTIF.

2. Придружаващи документи

Документите във връзка с дневния ред бяха изпратени до държавите — членки на OTIF, и са на разположение в интернет страницата на OTIF на следния линк: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Коментари по всяка от точките от дневния ред

Точка 1. Откриване на срещата и установяване на наличието на кворум

Документ: няма.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: не се прилага.

www.parlament.gv.at

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

Налице е кворум на Ревизионната комисия, когато мнозинството от държавите — членки на OTIF, имащи право на глас, са представени по време на гласуването. Съгласно член 13, § 3 от Конвенцията COTIF обаче държавите — членки на OTIF, които са направили декларация за неприлагане на една или повече от притурките нямат право да гласуват по изменения на съответните притурки.

Следните държави — членки на OTIF, не са оттеглили своите декларации за неприлагане на някои от притурките:

Пакистан, Русия (по отношение на Единните правила за договора за международен пътен превоз на пътници (CIV), Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID), CUV, CUI, APTU и ATMF), Грузия (по отношение на CUV, CUI, APTU и ATMF), Чешката република, Норвегия, Словакия и Обединеното кралство (по отношение на CUI, APTU и ATMF), както и Франция (по отношение на ATMF).

При обсъждането на изменения на съответните притурки е необходимо броят на държавите — членки на OTIF, направили декларация за неприлагане на дадена притурка, да бъде приспаднат от броя на активните членове в OTIF (46), за да се определи кворумът при гласуването във връзка със съответната притурка.

В случай че Съюзът има компетентност по съответния въпрос, Съюзът може да гласува от името на всичките си членове, имащи право на глас, без да е необходимо физическо присъствие на тези членове по време на гласуването; по този начин кворумът може да е различен в случаите, когато Съюзът представлява своите държави членки, в сравнение със случая, при който държави — членки на Съюза гласуват самостоятелно.

www.parlament.gv.at

Точка 2. Избор на председател и на заместник-председател

Документ: няма.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

Точка 3. Приемане на дневния ред

Документ: CR 25/3.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

Точка 4. Частична ревизия на COTIF – основен текст на Конвенцията

Документи: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

www.parlament.gv.at

Препоръчана съгласувана позиция:

Измененията в член 3 (Международно сътрудничество) следва да бъдат подкрепени (редакционна промяна, изразяваща се в замяна на позоваването на „Европейските общности“ с позоваване на „Европейския съюз“).

Измененията в член 12 (Изпълнение на съдебните решения. Запори) следва да бъдат подкрепени, тъй като определението за „ползвател“ („keeper“) се изменя в съответствие с правото на Съюза.

Измененията в член 20 (Комисия от технически експерти) следва да бъдат подкрепени, тъй като те са необходими за актуализиране на Единните правила APTU и ATMF, за да се запази съответствието с правото на Съюза.

По останалите изменения не е необходима позиция на Съюза, тъй като тези изменения се отнасят за финансирането на организацията и нейното одитиране или включват административни промени във връзка с работната програма, годишния доклад и списъците на линии или услуги, които не засягат правото на Съюза.

Точка 5. Частична ревизия на Притурка B (CIM)

Документи: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: от Съюза за членове 6 и 6a; от държавите членки за останалите членове.

www.parlament.gv.at

Препоръчана съгласувана позиция:

Измененията в член 6 и член 6а засягат правото на Съюза поради използването на товарителницата и придружаващите я документи за митнически, както и за санитарни и фитосанитарни процедури. Съюзът изразява съгласие с намерението на OTIF да се даде приоритет на електронната форма на товарителниците. Въпреки това понастоящем приемането на тези изменения може да доведе до нежелани последици. Сегашната опростена митническа процедура за транзит при железопътни превози е възможна само с документи на хартиен носител. Следователно, ако железопътният сектор избере да използва електронна товарителница, ще трябва да се използва стандартната митническа процедура за транзит, както и новата компютризирана транзитна система (NCTS).

Комисията е започнала подготовка за сформирането на работна група, която да обсъди използването на електронни документи за транзит в рамките на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета[1]. Тази работна група ще проведе първото си заседание на 4—5 юни 2014 г. Съюзът изразява съгласие също и с намерението придружителните документи да се подават в електронен формат. В настоящата правна уредба на Съюза обаче липсва правно основание за подаването в електронен формат на подобни документи (например общия ветеринарен входен документ, общия документ за влизане), които трябва да придружават подлежащите на санитарен и фитосанитарен контрол стоки и следователно е необходимо тези документи да бъдат подавани на хартиен носител. Комисията е подготвила проект за регламент, който да уреди електронното сертифициране и понастоящем този проект се обсъжда в Европейския парламент и в Съвета. Очаква се този регламент (Регламент за официалния контрол) да бъде приет към края на 2015 г./началото на 2016 г., но ще има и известен преходен период за започването на неговото прилагане.

[1] Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г. стр. 1).

www.parlament.gv.at

Поради това Съюзът предлага да не се взема решение по тази точка на настоящото заседание на Ревизионната комисия и OTIF да продължи да сътрудничи със Съюза по този въпрос, за да се разработи добре подготвено решение за предстоящото изменение на CIM, което е най-добре да бъде съгласувано във времето с Регламент (ЕС) № 952/2013 и разпоредбите по неговото прилагане, които трябва да влязат в сила на 1 май 2016 г. Прилагането на някои електронни процедури може да започне поетапно в периода от 2016 г. до 2020 г., в съответствие с член 278 от Регламент (ЕС) № 952/2013.

По останалите изменения: не е необходима позиция на Съюза, тъй като тези изменения не засягат правото на Съюза.

Точка 6. Електронни документи относно превоза на опасни товари – информация относно работата на Комисията от експерти по превоза на опасни товари (RID)

Документ: CR 25/6.

Компетентност: Съюзът.

Упражняване на права за гласуване: не се прилага.

Препоръчана съгласувана позиция: да се приеме за сведение информацията.

www.parlament.gv.at

Точка 7. Частична ревизия на Притурка D (CUV)

Документи: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана позиция на Съюза: да се подкрепят измененията на членове 2 и 9, тъй като те изясняват ролите на ползвателя и на структурата, която отговаря за поддръжката, в съответствие с правото на Съюза (Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[1]). Въпреки това предложението за изменение на член 7, представено от Франция и отнасящо се за отговорността на лицето, предоставило подвижен състав като транспортно средство, в случай на вреда, дължаща се на недостатък на подвижния състав, се нуждае от допълнителен анализ в рамките на Съюза преди вземането на решение в рамките на OTIF. Поради това Съюзът не може да подкрепи това предложение за изменение на тази сесия на Ревизионната комисия и предлага решението да се отложи до следващото заседание на Общото събрание, за да се извърши допълнителна преценка на този въпрос. Съюзът заема същата позиция, т.е. решението да се отложи за следващото заседание на Общото събрание, за да се извърши допълнителна преценка на въпроса, относно предложението на Германия за нов член 1а, представено на OTIF по време на съгласуването на позицията на Съюза.

[1] Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. за изменение на директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 345, 23.12.2008 г., стр. 62).

www.parlament.gv.at

Допълнителна препоръчана позиция на Съюза: В документ CR 25/7 ADD 1, стр. 6, в края на § 8a да се добави: *„The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.“.*

Точка 8. Ревизия на Притурка G (ATMF)

Документи: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Компетентност: Съюзът.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана съгласувана позиция:

1) Относно CR 25/8 — Ревизия на Притурка G (ATMF)

Да се гласува „за“ със следните забележки:

– в член 3a, § 3 да се добави следното изречение:

„When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.“.

Съюзът може евентуално да приеме следните други редакции:

„For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.“;

www.parlament.gv.at

или

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.“;

– Член 4, § 1: в края (след точка б) да се добави следното изречение:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.“;

– Член 5, § 5: да се поправи позоваването, като „ *Article 2w1)*“ да се замени с „*Article 2wa(1)*“;

– Член 19: да се обединят §§ 2 и 2a от член 19, като се заличи 2a, а 2 се замени със следния изменен текст:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.“.

www.parlament.gv.at

2) Относно 25/8 Add. 1. Документ с мотиви към ревизията на Притурка G (ATMF UR)

– Общи мотиви (в края на страница 2): изречението да се измени, както следва: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.“;

– Член 2, буква t): да се добави нов параграф „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.“;

– Член 4, параграф 1, буква b): Да се добави модул SH1, тъй като сертификатът за проектен тип, издаден във фазата на проектиране на този модул, дава възможност и за използване на описаната процедура. Новото изречение ще бъде, както следва:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.“;

www.parlament.gv.at

– Член 7, § 1a: за да се постигне съответствие между тълкуването на тази разпоредба с това на Съюза (член 8, параграф 7 от Препоръка 2011/217/ЕС на Комисията[1]), да се добави следното изречение:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.“.

3) Резултат от проверката на текста на немски език на ревизията на Притурка G (ATMF):

– Член 2, буква ab) : Определението за акредитация да се приведе в съответствие с редакцията на член 2, параграф 10 от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета[2] :

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.“;

[1] Препоръка 2011/217/ЕС на Комисията от 29 март 2011 г. относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 95, 8.4.2011 г., стр. 1).

[2] Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

www.parlament.gv.at

– Член 5, § 2: „assessing entities” се превежда като „Bewertungsstelle”. Според ETV GEN-E „the assessing entity” се превежда като „Prüforgan”. В Съюза „Bewertungsstelle“ е понятие, с което конкретно се обозначават органите за оценка съгласно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска. Поради това понятието на OTIF по член 5, § 2 би могло да бъде подвеждащо. Ето защо се предлага в ATMF да се използва думата „Prüforgan”. Вж. също член 2, буква cb), член 5, §§ 3 — 7, член 6, § 4 и член 10, §§ 3a, 4, 6 — 8;

– Член 5, § 4: да се промени редакцията: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.“;

– Член 10, § 8: да се заличат скобите;

– Член 5, § 3: след думата „Voraussetzungen“ да се замени „erfüllen“ с „erfüllt“;

– Член 11, § 3, буква b): думата „Identifizierungscode(se)“ да се замени с „Identifizierungscode(s)“;

– Член 15, § 1, второ изречение: да се заличи „nicht“;

– Член 15, § 1, буква a), второ изречение: да се сложи точка след „entsprechen“, като третото изречение започне с израза „Es hat insbesondere:“.

www.parlament.gv.at

4) В текста на френски език определението в член 2, буква n) следва да гласи:

„détenteur“ désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.“.

Точка 9. Частична ревизия на Притурка F (APTU)

Документи: справочен номер CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Компетентност: Съюзът.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана съгласувана позиция: да се подкрепят редакционните изменения.

Точка 10. Мандат за консолидиране на Обяснителния доклад

Документ: CR 25/10.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана позиция на Съюза: да се подкрепи.

Точка 11. Редакционни изменения

Документ: CR 25/11.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: да се подкрепи, като се добави следното ново второ тире:

„- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification“.

www.parlament.gv.at

Точка 12. Частична ревизия на Притурка E (CUI)

Документ: CR 25/12.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: Съюзът.

Препоръчана съгласувана позиция: измененията да се отхвърлят. Тези изменения, предложени от Международния комитет по железопътен транспорт (CIT), включват разширение на обхвата на Единните правила за договора за използване на инфраструктурата за международно железопътно съобщение (CUI) и върху вътрешните дейности, а също и договорно обвързващи Общи условия, както и разширение на обхвата на отговорността на управителя на инфраструктурата за вреди. Тези предложения може да заслужават допълнително разглеждане, но не са обсъдени от нито един вътрешен орган на OTIF преди Ревизионната комисия, поради което не бе възможно въздействието им да бъде разгледано достатъчно подробно. Изглежда прибързано на тази сесия на Ревизионната комисия без подходяща подготовка да се изменят CUI, които понастоящем са съобразени с правото на Съюза.

Точка 13. Процедурни правила за работните групи на Ревизионната комисия във връзка с притурки A, B, D и E

Документ: CR 25/13.

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: държавите членки.

Препоръчана съгласувана позиция: няма.

www.parlament.gv.at

Точка 14. Информация за бъдещата работа.

Документ: CR 25/14 (все още не е на разположение).

Компетентност: споделена.

Упражняване на права за гласуване: не се прилага.

Препоръчана съгласувана позиция: да се определи на място.“.

www.parlament.gv.at

ANEXO

CORRECCIÓN DE ERRORES

de la propuesta de Decisión del Consejo por la que se establece la posición que debe adoptar la Unión en la 25ª sesión del Comité de Revisión de la OTIF en lo que se refiere a determinadas modificaciones del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y de sus apéndices

(10952/2/14 REV 2 de 19.6.2014)

El texto de la Decisión debe decir:

"**DECISIÓN DEL CONSEJO**

de

por la que se establece la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión Europea que en la 25ª sesión del Comité de Revisión de la OTIF en lo que se refiere a determinadas modificaciones del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y de sus apéndices

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

www.parlament.gv.at

Considerando lo siguiente:

(1) La Unión se adhirió al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (en lo sucesivo «Convenio COTIF»), de conformidad con la Decisión 2013/103/UE del Consejo[1].

(2) Todos los Estados miembros, salvo Chipre y Malta, aplican el Convenio COTIF.

(3) En su 25ª sesión que tendrá lugar los días 25 a 27 de junio de 2014, el Comité de Revisión creado en virtud del artículo 13, apartado 1, letra c), del Convenio COTIF tiene previsto decidir sobre determinadas modificaciones del Convenio COTIF, así como de algunos de sus apéndices, a saber, los apéndices B (Reglas uniformes relativas al contrato de transporte ferroviario internacional de mercancías - CIM), D (Reglas uniformes relativas a contratos de utilización de vehículos en el tráfico ferroviario internacional - CUV), E (Reglas uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril - CUI), F (Reglas uniformes relativas a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional - APTU) y G (Reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional - ATMF).

[1] Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Las modificaciones del Convenio COTIF tienen por objeto actualizar las tareas del Comité de Expertos Técnicos y la definición del término «poseedor» conforme a la normativa de la Unión y modificar determinadas reglas relativas a la financiación de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF), su auditoría de cuentas y presentación de informes, así como cambios administrativos de importancia menor.

(5) Las modificaciones del apéndice B (CIM) tienen por objeto dar preferencia a la forma electrónica de la carta de porte y los documentos que la acompañen y aclarar determinadas disposiciones del contrato de transporte.

(6) Las modificaciones del apéndice D (CUV) presentadas por el Secretario General de la OTIF tienen por objeto aclarar las funciones del poseedor y de la entidad a cargo del mantenimiento en los contratos de utilización de vehículos en el tráfico ferroviario internacional. Francia ha presentado una propuesta separada relativa a la responsabilidad civil por los daños causados por un vehículo. Alemania también ha presentado una propuesta separada sobre el alcance de las normas uniformes CUV.

(7) Las modificaciones del apéndice G (ATMF) persiguen la actualización de las disposiciones relativas a la admisión del material ferroviario utilizado en el tráfico internacional, la aclaración de las funciones y relaciones entre el Estado contratante, tal y como están definidas en dicho apéndice, la autoridad competente y la entidad asesora, así como la armonización de los términos de conformidad con el Derecho de la Unión.

www.parlament.gv.at

(8) Las modificaciones del apéndice F (APTU) persiguen el mantenimiento de la coherencia con el apéndice G revisado (ATMF).

(9) Las modificaciones del apéndice E (CUI) sugeridas por el Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT) persiguen la ampliación del ámbito de las reglas uniformes de contratación del uso de infraestructuras para el transporte ferroviario nacional, la creación de la base jurídica para las condiciones generales de utilización de las infraestructuras ferroviarias y la ampliación de la responsabilidad civil del administrador de infraestructuras por los daños o pérdidas ocasionadas por la infraestructura.

(10) El Secretario General de la OTIF ha propuesto asimismo cambios en la redacción para sustituir el término «Comunidades Europeas» por «Unión Europea» en todo el Convenio COTIF y sus apéndices.

(11) La mayoría de las modificaciones propuestas son acordes con el Derecho y los objetivos estratégicos de la Unión y, por consiguiente, deben ser refrendadas por la Unión. Determinadas modificaciones no afectan al Derecho de la Unión y no exigen por tanto la adopción de una posición acordada a nivel de la Unión. Por último, determinadas modificaciones necesitan de ulteriores conversaciones en la Unión y deben ser rechazadas en esta reunión del Comité de Revisión; en el caso de que estas modificaciones fuesen aprobadas sin modificación aceptable para la Unión, esta ha de formular una objeción con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 35, apartado 4, del Convenio COTIF.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

www.parlament.gv.at

Artículo 1

1. La posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión en la 25ª sesión del Comité de Revisión en el marco del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril se ajustará a lo dispuesto en el anexo de la presente Decisión.

2. Los representantes de la Unión en el citado Comité de Revisión podrán acordar cambios de menor importancia en los documentos mencionados en el anexo de la presente Decisión, sin necesidad de una decisión ulterior del Consejo.

Artículo 2

Una vez adoptada, la decisión del Comité de Revisión se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

www.parlament.gv.at

ANEXO

1. Introducción

El Secretario General de la OTIF ha convocado la 25ª sesión del Comité de Revisión (CR) del Convenio COTIF en Berna los días 25 a 27 de junio de 2014.

2. Documentos de referencia

Los documentos relativos a los puntos del orden del día fueron distribuidos a los Estados miembros de la OTIF y están disponibles en el sitio web de la OTIF en el siguiente enlace: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Comentarios sobre cada punto del orden del día

Punto 1. Apertura de la reunión y determinación del quórum

Documento: ninguno

Competencia: compartida

Ejercitantes del derecho de voto: no pertinente

www.parlament.gv.at

Posición coordinada recomendada: ninguna

Habrá quórum en el CR cuando la mayoría de los Estados miembros de la OTIF con derecho de voto estén representados en el mismo en el momento de la votación. No obstante, el artículo 13, apartado 3, del Convenio COTIF establece que los Estados miembros de la OTIF que hayan hecho una declaración con respecto a la no aplicación de uno o varios apéndices no tendrán derecho de voto acerca de las modificaciones de dichos apéndices.

Los siguientes Estados miembros de la OTIF no han retirado sus declaraciones de no aplicación de determinados apéndices:

Pakistán, Rusia (respecto a las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), al Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID), a las CUV, CUI, APTU y ATMF), Georgia (respecto a las CUV, CUI, APTU y ATMF), la República Checa, Eslovaquia, Noruega, el Reino Unido (respecto a las CUI, APTU y ATMF), Francia (respecto a las ATMF).

A la hora de tratar las modificaciones de los apéndices pertinentes, el número de Estados miembros de la OTIF que hayan hecho una declaración de no aplicación del apéndice en cuestión deberá restarse del número de miembros activos de la OTIF (46) para determinar el quórum para la votación del apéndice en cuestión.

En caso de competencia de la Unión, esta podrá votar en nombre de todos sus miembros con derecho de voto, con independencia de la presencia física de esos miembros en la votación; así pues, el quórum podrá variar en el caso de que la Unión represente a sus Estados miembros respecto del caso en que los Estados miembros de la Unión voten en nombre propio.

www.parlament.gv.at

Punto 2. Elección de la presidencia y vicepresidencia

Documento: ninguno.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Estados miembros.

Posición coordinada recomendada: ninguna.

Punto 3. Aprobación del orden del día

Documento: CR 25/3.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Estados miembros.

Posición coordinada recomendada: ninguna.

Punto 4. Revisión parcial del COTIF – Convenio de base

Documentos: CR 25/4, CR 25/4 Add 1.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Estados miembros.

Posición coordinada recomendada:

Deberán apoyarse las modificaciones del artículo 3 (Cooperación internacional) consistentes en la sustitución de la referencia a las «Comunidades Europeas» por una referencia a la «Unión Europea».

Deberán apoyarse las modificaciones del artículo 12 (Ejecución de sentencias. - anexo) ya que enmiendan la definición de «poseedor» para ajustarla al Derecho de la Unión.

Deberán apoyarse las modificaciones del artículo 20 (Comisión de Expertos Técnicos) ya que son necesarias para actualizar las Reglas uniformes APTU y las Reglas uniformes ATMF a fin de ajustarlas al Derecho de la Unión.

Otras modificaciones: no es necesaria una posición de la Unión ya que esas modificaciones se refieren a la financiación de la organización, a la auditoría de cuentas o a cambios administrativos del programa de trabajo, al informe anual y a las listas de líneas o servicios que no afectan al Derecho de la Unión.

Punto 5. Revisión parcial del apéndice B (CIM)

Documentos: CR 25/5, CR 25/5 Add 1, CR 25/5 Add 2, CR 25/5.1.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: la Unión para los artículos 6 y 6a; los Estados miembros para los demás artículos.

www.parlament.gv.at

Posición coordinada recomendada:

Las modificaciones de los artículos 6 y 6a afectan al Derecho de la Unión a causa de la utilización de la carta de porte y de los documentos que la acompañan para los procedimientos aduaneros y sanitarios y fitosanitarios. La Unión está de acuerdo con la intención de la OTIF de dar prioridad a la forma electrónica de las cartas de porte. No obstante, la adopción de estas modificaciones en este momento podría tener consecuencias imprevistas. El procedimiento simplificado actual de tránsito aduanero ferroviario solo es posible con documentos de papel. Por consiguiente, si los ferrocarriles optan por la carta de porte electrónica, tendrán que utilizar el régimen de tránsito ordinario y el nuevo sistema de tránsito informatizado (NCTS).

La Comisión ha iniciado los preparativos para que un grupo de trabajo estudie el uso de documentos de transporte electrónicos para el tránsito en el marco del Reglamento (UE) n° 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[1]. Ese grupo de trabajo celebrará su primera reunión los días 4 y 5 de junio de 2014. La Unión está de acuerdo asimismo con la intención de presentar los documentos de acompañamiento en formato electrónico. No obstante, en el Derecho de la Unión vigente no existe una base jurídica para presentar en formato electrónico los documentos (p. ej., el documento veterinario común de entrada y el documento común de entrada) que tienen que acompañar a los productos sanitarios y fitosanitarios y, por consiguiente, tienen que presentarse en papel. La Comisión ha elaborado un proyecto de reglamento con vistas a la certificación electrónica que está siendo debatido actualmente en el Parlamento Europeo y en el Consejo. Está previsto que el mencionado reglamento (Reglamento de Controles Oficiales) sea adoptado a finales de 2015 o principios de 2016, si bien habrá un período transitorio para su aplicación.

[1] Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L de 10.10.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

Por consiguiente, la Unión sugiere que no se tome ninguna decisión sobre estos puntos en la presente convocatoria del CR y que la OTIF prosiga la cooperación con la Unión sobre el asunto a fin de disponer de una solución bien preparada para la próxima revisión del CIM que, preferiblemente, debería sincronizarse con el Reglamento (UE) n° 952/2013 y sus disposiciones de aplicación, cuya fecha de entrada en vigor prevista es el 1 de mayo de 2016. De conformidad con el artículo 278 del Reglamento (UE) n° 952/2013, determinados procedimientos electrónicos podrán introducirse gradualmente entre 2016 y 2020.

Otras modificaciones: no es necesaria una posición de la Unión ya que estas disposiciones no afectan al Derecho de la Unión.

Punto 6. Documentos electrónicos relativos al transporte de mercancías peligrosas – información sobre la labor del Comité de Expertos del RID

Documento: CR 25/6.

Competencia: Unión.

Ejercitantes del derecho de voto: no pertinente.

Posición coordinada recomendada: tomar nota de la información.

www.parlament.gv.at

Punto 7. Revisión parcial del apéndice D (CUV)

Documentos: CR 25/7, CR 25/7 Add 1, CR 25/7 Add 2, CR 25/7 Add 3.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Unión.

Posición de la Unión recomendada: deberán apoyarse las modificaciones de los artículos 2 y 9 ya que aclaran las funciones del poseedor y de la entidad encargada del mantenimiento en consonancia con el Derecho de la Unión (Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[1]). No obstante, la modificación propuesta del artículo 7 presentada por Francia, que se refiere a la responsabilidad civil de la persona que haya proporcionado el vehículo para su uso como medio de transporte en caso de daños resultantes de un defecto del vehículo, requiere un análisis en mayor profundidad en el marco de la Unión antes de tomar una decisión en la OTIF. Por consiguiente, la Unión no está en situación de apoyar esta propuesta de modificación en este CR y propone aplazar la decisión hasta la próxima Asamblea General para valorar mejor esta cuestión. La Unión adopta la misma posición, es decir, aplazar la decisión hasta la próxima Asamblea General para valorar mejor la cuestión, sobre la propuesta de Alemania de un nuevo artículo 1 *bis* presentado a la OTIF durante la coordinación de la Unión.

[1] Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 345 de 23.12.2008, p. 62).

www.parlament.gv.at

Posición adicional de la Unión recomendada: En el documento CR 25/7 ADD 1, página 6, al final del apartado 8a, añadir: «The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.».

Punto 8. Revisión del apéndice G (ATMF)

Documentos: CR 25/8, CR 25/8 Add 1, CR 25/8 Add 2.

Competencia: Unión.

Ejercitantes del derecho de voto: Unión.

Posición coordinada recomendada:

1) Sobre la referencia CR 25/8. Revisión del apéndice G (ATMF)

Votar a favor con los comentarios siguientes:

– añadir la oración siguiente al artículo 3a, apartado 3:

«When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.»

La Unión puede aceptar las siguientes alternativas:

«For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.»,

www.parlament.gv.at

o

«When operating only within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.».

- Artículo 4, apartado 1: añadir la oración siguiente al final [después de la letra b)]: «If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.»

- Artículo 5, apartado 5: Corregir la referencia; sustituir «Article 2w1)» por «Article 2wa(1)».

– Artículo 19: Combinar el artículo 19, apartados 2 y 2a, suprimiendo el 2a y sustituyendo el 2 por el texto modificado siguiente:

«These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.».

www.parlament.gv.at

2) Sobre 25/8 Add 1. Documento de justificación de la revisión del apéndice G (ATMF)

– Justificaciones generales (final de la página 2): modificar la oración como sigue: «The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.».

– Artículo 2, letra t): añadir un nuevo párrafo: «When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.».

– Artículo 4, apartado 1, letra b): añadir módulo SH1 dado que el certificado de homologación de diseño emitido en la fase de diseño de este módulo ofrece también la posibilidad de usar el procedimiento descrito. La nueva oración rezará así:

«According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.».

www.parlament.gv.at

– Artículo 7, apartado 1a: para ajustar la interpretación de esta disposición con la de la Unión (artículo 8, apartado 7, de la Recomendación de la Comisión 2011/217/UE[1]), añadir la oración siguiente:

«Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.».

3) Resultado de la comprobación de la versión alemana de la revisión del apéndice G:

– Artículo 2, letra ab): ajustar la definición de acreditación con el texto del artículo 2, apartado 10, del Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[2]:

«Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.»

---

[1] Recomendación 2011/217/UE de la Comisión, de 29 de marzo de 2011, relativa a la autorización de entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 95 de 8.4.2011, p. 1).

[2] Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n o 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

www.parlament.gv.at

– Artículo 5, apartado 2: «assessing entities» se traducirá como «Bewertungsstelle». Según ETV GEN-E, «the assessing entity» se traduce como «Prüforgan». En la Unión, el término «Bewertungsstelle» se asigna especialmente a órganos según el método de seguridad común de evaluación de riesgos (CSM RA). Por ello, el término de la OTIF según el artículo 5, apartado 2, podría inducir a confusión. La propuesta es utilizar la palabra «Prüforgan» en ATMF. Véanse también el artículo 2, letra cb), el artículo 5, apartados 3 – 7, el artículo 6, apartado 4, y el artículo 10, apartados 3a, 4 y 6 – 8.

– Artículo 5, apartado 4: cambiar el texto: «Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Pflichten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.».

– Artículo 10, apartado 8: suprimir los paréntesis.

– Artículo 5, apartado 3: tras la palabra «Voraussetzungen», sustituir «erfüllen» por «erfüllt».

– Artículo 11, apartado 3, letra b): sustituir la palabra «Identifizierungscode(se)» por «Identifizierungscode(s)».

– Artículo 15, apartado 1, segunda oración: suprimir «nicht».

– Artículo 15a, apartado 1, segunda oración: después de «entsprechen» poner un punto e iniciar así una tercera oración con «Es hat insbesondere:».

www.parlament.gv.at

4) En la versión francesa, la definición del artículo 2, letra n), dirá lo siguiente:

«"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.».

Punto 9. Revisión parcial del apéndice F (APTU)

Documentos: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add 1.

Competencia: Unión.

Ejercitantes del derecho de voto: Unión.

Posición coordinada recomendada: deberán apoyarse los cambios de redacción.

Punto 10. Mandato de consolidación del informe explicativo

Documento: CR 25/10.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Estados miembros.

Posición de la Unión recomendada: deberá apoyarse.

Punto 11. Cambios de redacción

Documento: CR 25/11.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Estados miembros.

Posición coordinada recomendada: deberá apoyarse con el añadido de un segundo guion nuevo con el texto siguiente:

«- establecer un periodo de 3 semanas abierto a que los Estados miembros comprueben esos cambios de redacción antes de su notificación;».

Punto 12. Revisión parcial del apéndice E (CUI)

Documento: CR 25/12.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Unión.

Posición coordinada recomendada: deberán rechazarse las modificaciones. Estas modificaciones sugeridas por el CIT incluyen la ampliación del ámbito del CUI a las operaciones nacionales, la introducción de condiciones generales contractualmente vinculantes y la ampliación de la responsabilidad civil por daños del administrador de infraestructuras. Las mencionadas modificaciones pueden merecer ulterior consideración, pero como no han sido debatidas en ningún foro interno de la OTIF antes del CR, su efecto no pudo evaluarse con suficiente detalle. Parece prematuro modificar la CUI (que actualmente es conforme al Derecho de la Unión) en este CR sin la preparación adecuada.

Punto 13. Reglamento interno de los grupos de trabajo del Comité de Revisión en relación con los apéndices A, B, D y E

Documento: CR 25/13.

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: Estados miembros.

Posición coordinada recomendada: ninguna.

www.parlament.gv.at

Punto 14. Información sobre los futuros trabajos

Documento: CR 25/14 (no disponible todavía).

Competencia: compartida.

Ejercitantes del derecho de voto: no pertinente.

Posición coordinada recomendada: deberá determinarse *in situ*.».

PŘÍLOHA

OPRAVA

návrhu rozhodnutí Rady o postoji, který má Unie přijmout na 25. zasedání revizní komise Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), pokud jde o některé změny Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) a jejích přípojků

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Znění rozhodnutí se nahrazuje tímto:

„**ROZHODNUTÍ RADY**

ze dne

o postoji, který má být přijat jménem Evropské unie
na 25. zasedání revizní komise Mezivládní organizace
pro mezinárodní železniční přepravu
k některým změnám Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)
a přípojků k ní

RADA EVROPSKÉ UNIE

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise, vzhledem k těmto důvodům:

www.parlament.gv.at

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Unie přistoupila k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „úmluva COTIF“) v souladu s rozhodnutím Rady 2013/103/EU[1].

(2) Všechny členské státy s výjimkou Kypru a Malty úmluvu COTIF uplatňují.

(3) Revizní komise zřízená podle článku 13 § 1 písm. c) úmluvy COTIF má na svém 25. zasedání, které se má konat ve dnech 25. až 27. června 2014, rozhodovat o některých změnách úmluvy COTIF, jakož i přípojků k ní, a sice přípojku B (Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží – CIM), D (Jednotné právní předpisy pro smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě – CUV), E (Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě – CUI), F (Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě – APTU) a G (Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě – ATMF).

[1] Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Cílem změn úmluvy COTIF je aktualizovat úkoly odborné komise pro technické otázky a definici „držitele“ souladu s právem Unie a upravit některá pravidla týkající se financování Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), její kontroly a předkládání zpráv, jakož i provést menší administrativní změny.

(5) Cílem změn přípojku B (CIM) je upřednostnit elektronickou formu nákladního listu a průvodních dokladů a vyjasnit některá ustanovení smlouvy o přepravě.

(6) Změny přípojku D (CUV) předložené generálním sekretářem OTIF mají za cíl vyjasnit ve smlouvách o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě úlohu držitele a subjektu odpovědného za údržbu. Francie předložila samostatný návrh týkající se odpovědnosti za škodu způsobenou vozidlem. Německo předložilo samostatný návrh týkající se oblasti působnosti Jednotných právních předpisů pro smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV).

(7) Cílem změn přípojku G (ATMF) je aktualizace ustanovení týkajících se technické admise železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě, vyjasnění funkcí a vztahů mezi smluvním státem ve smyslu uvedeného přípojku, příslušným orgánem a hodnotícím subjektem a rovněž harmonizace podmínek v souladu s právem Unie.

www.parlament.gv.at

(8) Změny přípojku F (APTU) mají za cíl zachovat soulad s revidovaným přípojkem G (ATMF).

(9) Změny přípojku E (CUI) navržené Mezinárodním výborem pro železniční dopravu (CIT) mají za cíl rozšířit rozsah jednotných právních předpisů pro smlouvu o užívání infrastruktury na vnitrostátní železniční přepravu, vytvořit právní základ obecných podmínek používání železniční infrastruktury a rozšířit odpovědnost provozovatele infrastruktury za škodu a ztráty způsobené infrastrukturou.

(10) Generální sekretář OTIF rovněž navrhuje redakční změny spočívající v nahrazení slov „Evropská společenství“ slovy „Evropská unie“ v úmluvě COTIF a přípojcích k ní.

(11) Většina navrhovaných změn je v souladu s právem i se strategickými cíli Unie, a ta by je tedy měla podpořit. Některé změny nemají na právo Unie žádný dopad, a postoj k nim tedy nemusí být dohodnut na úrovni Unie. Některé změny vyžadují další projednání v Unii a měly by být na tomto zasedání revizní komise zamítnuty; pokud by byly schváleny bez úprav přijatelných pro Unii, měla by Unie vznést námitku postupem uvedeným v článku 35 § 4 úmluvy COTIF,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

www.parlament.gv.at

Článek 1

1. Postoj, který má být zaujat jménem Unie na 25. zasedání revizní komise zřízené Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě, je formulován v příloze tohoto rozhodnutí.

2. Zástupci Unie v revizní komisi mohou schválit méně důležité změny dokumentů uvedených v příloze tohoto rozhodnutí bez dalšího rozhodnutí Rady.

Článek 2

Rozhodnutí revizní komise bude po přijetí zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda nebo *předsedkyně*

www.parlament.gv.at

PŘÍLOHA

1. Úvod

Generální sekretariát organizace OTIF svolal na 25.–27. června 2014 do Bernu 25. zasedání revizní komise úmluvy COTIF ve znění z roku 1999.

2. Dokumenty, na něž se odkazuje

Dokumenty týkající se jednotlivých bodů programu zasedání byly rozeslány členským státům OTIF a jsou k dispozici na internetových stránkách OTIF na adrese: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Komentáře k jednotlivým bodům programu zasedání

Bod 1. Zahájení zasedání a zjištění usnášeníschopnosti

Dokument: žádný.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: nevztahuje se.

www.parlament.gv.at

Doporučený koordinovaný postoj: žádný.

Revizní komise je usnášeníschopná, je-li v době hlasování přítomna většina členských států OTIF, jež požívají hlasovacího práva. Avšak článek 13 § 3 úmluvy COTIF stanoví, že členské státy OTIF, jež učinily prohlášení ohledně neuplatňování jednoho či více přípojků, nemají právo o změnách dotčeného přípojku hlasovat.

Prohlášení ohledně neuplatňování některých přípojků neodvolaly tyto členské státy OTIF:

Pákistán, Rusko (ohledně Jednotných právních předpisů po smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV), Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID), CUV, CUI, APTU a ATMF), Gruzie (ohledně CUV, CUI, APTU a ATMF), Česká republika, Norsko, Slovensko, Spojené království (ohledně CUI, APTU a ATMF), Francie (ohledně ATMF).

Aby byla zjištěna usnášeníschopnost týkající se hlasování o dotčeném přípojku, musí být během projednávání změn příslušných přípojků od počtu aktivních členů OTIF (46) odečten počet členských států OTIF, jež učinily prohlášení o neuplatňování dotčeného přípojku.

Co se týče pravomoci Unie, může Unie hlasovat za všechny své členy, již mají hlasovací právo, bez ohledu na jejich fyzickou přítomnost při hlasování; usnášeníschopnost tedy může být odlišná v případě, kdy Unie zastupuje své členské státy, a v případě, kdy členské státy Unie hlasují samy za sebe.

www.parlament.gv.at

Bod 2. Volba předsedy a místopředsedy

Dokument: žádný.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: členské státy.

Doporučený koordinovaný postoj: žádný.

Bod 3. Přijetí pořadu jednání

Dokument: CR 25/3.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: členské státy.

Doporučený koordinovaný postoj: žádný.

Bod 4. Částečná revize COTIF – základní úmluva

Dokumenty: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: členské státy.

Doporučený koordinovaný postoj:

Podpořit změny článku 3 (Mezinárodní spolupráce) – redakční změna spočívající v nahrazení odkazu na „Evropská společenství“ odkazem na „Evropskou unii“.

Podpořit změny článku 12 (Vykonávání rozsudků. Zabavení a obstavení), neboť mění definici „držitele“ v souladu s právem Unie.

Podpořit změny článku 20 (Odborná komise pro technické otázky), neboť tyto změny jsou nutné k aktualizaci jednotných právních předpisů APTU a ATMF v souladu s právem Unie.

Další změny: postoj Unie není nutný, jelikož se tyto změny týkají financování organizace a její kontroly či obsahují administrativní změny ohledně pracovního programu, výroční zprávy a seznamů tratí (linek), které nemají na právo Unie žádný dopad.

Bod 5. Částečná revize přípojku B (CIM)

Dokumenty: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: pro články 6 a 6a Unie; pro ostatní články členské státy.

www.parlament.gv.at

Doporučený koordinovaný postoj:

Z důvodu užití nákladního listu a průvodních dokladů pro celní režimy a hygienické a rostlinolékařské postupy se změny článku 6 a článek 6a týkají práva Unie. Unie souhlasí s úmyslem OTIF upřednostňovat nákladní listy v elektronické formě. V současnosti by však přijetí těchto změn mohlo mít nezamýšlené důsledky. Nynější zjednodušený režim celního tranzitu na železnici je možný pouze s papírovými doklady. Pokud tedy železnice elektronický nákladní list zvolí, budou muset používat standardní tranzitní režim a nový informatizovaný tranzitní systém (NCTS).
Komise zahájila přípravu pracovní skupiny, která projedná užití elektronických přepravních dokladů k tranzitu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013[1]. Zahajovací zasedání této skupiny se bude konat ve dnech 4. a 5. června 2014.
Unie rovněž souhlasí s úmyslem předkládat průvodní doklady v elektronické formě. Stávající právo Unie však neobsahuje právní základ pro předkládání těchto dokladů, jež musí provázet zboží, na něž se vztahují hygienické a rostlinolékařské postupy (například společný veterinární vstupní doklad, společný vstupní doklad), v elektronické formě; tyto doklady se tedy musejí dál předkládat na papíře. Komise vypracovala návrh nařízení zohledňujícího elektronickou certifikaci, který je momentálně projednáván Evropským parlamentem a Radou. Přijetí uvedeného nařízení (nařízení o úřední kontrole) se očekává koncem roku 2015 nebo začátkem roku 2016, bude však stanoveno přechodné období pro jeho výkon.

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

Unie proto navrhuje, aby na nadcházejícím zasedání revizní komise nebylo o těchto bodech přijato žádné rozhodnutí a aby OTIF ohledně této záležitosti pokračovala ve spolupráci s Unií s cílem dosáhnout dobře připraveného řešení pro příští revizi CIM, jež by ideálně měla být synchronizovaná s nařízením (EU) č. 952/2013 a prováděcími předpisy k němu, která mají vstoupit v platnost 1. května 2016. Některé elektronické postupy mohu být zavedeny postupně mezi lety 2016 a 2020 v souladu s článkem 278 nařízení (EU) č. 952/2013.

Další změny: postoj Unie není nutný, jelikož tato ustanovení do práva Unie nezasahují.

Bod 6. Elektronické doklady týkající se přepravy nebezpečného zboží – informace o činnosti odborné komise RID

Dokument: CR 25/6.

Pravomoc: Unie.

Výkon hlasovacích práv: nevztahuje se.

Doporučený koordinovaný postoj: vzít informace na vědomí.

www.parlament.gv.at

Bod 7. Částečná revize přípojku D (CUV)

Dokumenty: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: Unie.

Doporučený postoj Unie: podpořit změny článků 2 a 9, jelikož vyjasňují úlohy držitele a subjektu odpovědného za údržbu v souladu s právem Unie (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES[1]). Francií předložený návrh změny článku 7 týkající se odpovědnosti osoby, jež poskytla vůz do užívání jako přepravní prostředek, v případě škody způsobené závadou vozu však před přijetím rozhodnutí v rámci OTIF vyžaduje další analýzu v Unii. Unie proto tento návrh změny nemůže na tomto zasedání revizní komise podpořit a navrhuje odložit rozhodnutí do příštího valného shromáždění, aby bylo možné tuto otázku dále posoudit. Tentýž postoj, tj. odložit rozhodnutí na příští valné shromáždění, aby bylo možné danou otázku dále posoudit, zaujímá Unie i ohledně návrhu Německa týkající se nového článku 1a, který byl OTIF předložen během koordinačního zasedání Unie.

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 345, 23.12.2008, s. 62).

www.parlament.gv.at

Další doporučený postoj Unie: v dokumentu CR 25/7 ADD 1, na straně 6, v § 8a na konci doplnit toto: „The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.“

BOD 8. Revize přípojku G (ATMF)

Dokumenty: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Pravomoc: Unie.

Výkon hlasovacích práv: Unie.

Doporučený koordinovaný postoj:

1) u dokumentu CR 25/8 Revize přípojku G (ATMF):

hlasovat pro s těmito připomínkami:

– do článku 3a § 3 doplnit tuto větu:

„When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.“

Pro Unii mohou být nakonec přijatelné tyto varianty:

„For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules“.

www.parlament.gv.at

nebo

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned“.

– Článek 4 § 1: na konec [po písm. b)] doplnit tuto větu:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.“

– Článek 5 § 5: opravit odkaz; odkaz na *„Article 2w1)“* nahradit odkazem na *„Article 2wa(1)“*.

– Článek 19: spojit článek 19 § 2 a § 2a vypuštěním § 2a) a nahrazením § 2 tímto pozměněným zněním:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.“

www.parlament.gv.at

2) U dokumentu 25/8 Add. 1. Podkladový dokument pro revizi přípojku G (ATMF)

– Obecná odůvodnění (konec strany 2): změnit větu takto: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.“

– Článek 2 písm. t): vložit nový paragraf „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.“

– Článek 4 § 1 písm. b): doplnit modul SH1, neboť osvědčení typu konstrukce vydané v konstrukční fázi tohoto modulu rovněž umožňuje použít popsaný postup. Nová věta by zněla takto:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.“

www.parlament.gv.at

– Článek 7 § 1a: sjednotit výklad tohoto ustanovení s výkladem používaným Unií (čl. 8 odst. 7 doporučení Komise 2011/217/EU[1]), doplnit tuto větu:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process."

3) Výsledek ověření německého znění revize přípojku G (ATMF):

Článek 2ab): uvést definici akreditace do souladu se zněním čl. 2 odst. 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008[2]

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

Článek 5 § 2: pojem „assessing entities" je přeložen jako „Bewertungsstelle". Podle ETV GEN-E se „the assessing entity" překládá jako „Prüforgan". V Unii se pojmem „Bewertungsstelle" označují výhradně subjekty posuzování shody v souladu se společnými bezpečnostními postupy pro posuzování rizik (CSM RA). Vzhledem k této skutečnosti by pojem používaný OTIF podle článku 5 § 2 mohl být matoucí. V návrhu by tudíž mělo být rovněž v ATMF použito slovo „Prüforgan". Viz rovněž článek 2 písm. cb), článek 5 § 3 až 7, článek 6 § 4, článek 10 § 3a, 4 a 6 až 8.

Článek 5 § 4: změnit formulaci: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

---

[1] Doporučení Komise 2011/217/EU ze dne 29. března 2011 o povolení k uvedení strukturálních subsystémů a vozidel do provozu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (Úř. věst. L 95, 8.4.2011, s. 1).

[2] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

www.parlament.gv.at

Článek 10 § 8: zrušit závorky.

Článek 5 § 3: po slově „Voraussetzungen“ nahradit slovo „erfüllen“ slovem „erfüllt“.

Článek 11 § 3 písm. b): slovo „Identifizierungscode(se)“ by mělo být nahrazeno „Identifizierungscode(s)“.

Článek 15 § 1 druhá věta: zrušit slovo „nicht“.

Článek 15a § 1 druhá věta: udělat tečku za slovem „entsprechen“ a začít třetí větu slovy „Es hat insbesondere:“.

4) Ve francouzském znění by definice v článku 2 písm. n) měla znít takto:

„détenteur“ désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.“

Bod 9. Částečná revize přípojku F (APTU)

Dokumenty: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Pravomoc: Unie.

Výkon hlasovacích práv: Unie.

Doporučený koordinovaný postoj: podpořit redakční změny.

www.parlament.gv.at

Bod 10. Mandát ke konsolidaci důvodové zprávy

Dokument: CR 25/10.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: členské státy.

Doporučený postoj Unie: podpořit.

Bod 11. Redakční změny

Dokument: CR 25/11.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: členské státy.

Doporučený koordinovaný postoj: podpořit s doplnění této druhé odrážky:

„– to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification".

www.parlament.gv.at

Bod 12. Částečná revize přípojku E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: Unie.

Doporučený koordinovaný postoj: odmítnout změny. Změny navržené Mezinárodním výborem pro železniční dopravu (CIT) zahrnují rozšíření rozsahu smlouvy o používání infrastruktury na vnitrostátní provoz, zavedení smluvně závazných obecných podmínek a rozšíření odpovědnosti provozovatele infrastruktury za škodu. Je žádoucí se těmito změnami dále zabývat, ale protože před zasedáním revizní komise nebyly projednány na žádném interním fóru OTIF, nemohl být jejich dopad posouzen dostatečně podrobně. Zdá se být předčasné na tomto zasedání revizní komise smlouvu o používání infrastruktury (jež je v současnosti s právem Unie v souladu) měnit, aniž proběhla řádná příprava.

Bod 13. Jednací řád pracovních skupin revizní komise týkající se přípojků A, B, D a E

Dokument: CR 25/13.

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: členské státy.

Doporučený koordinovaný postoj: žádný.

www.parlament.gv.at

Bod 14. Informace o budoucí činnosti

Dokument: CR 25/14 (dosud není k dispozici).

Pravomoc: sdílená.

Výkon hlasovacích práv: nevztahuje se.

Doporučený koordinovaný postoj: bude o něm rozhodnuto na místě.“.

www.parlament.gv.at

BILAG

BERIGTIGELSE

til forslag til Rådets afgørelse om fastsættelse af den holdning, Unionen skal indtage på det 25. møde i OTIF's revisionsudvalg for så vidt angår visse ændringer i konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) og dens tillæg

(10952/2/14 REV 2 af 19.6.2014)

Afgørelsen læses således:

"**RÅDETS AFGØRELSE**

af

om fastsættelse af den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union på det 25. møde i OTIF's revisionsudvalg for så vidt angår visse ændringer i konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) og tillæggene dertil

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

www.parlament.gv.at

(1) Unionen er tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("COTIF-konventionen") i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2013/103/EU[1].

(2) Alle medlemsstater med undtagelse af Cypern og Malta anvender COTIF-konventionen.

(3) Det forventes, at revisionsudvalget, som er nedsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra c), i COTIF-konventionen, ved sit møde den 25.-27. juni 2014 vil træffe afgørelse om visse ændringer af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) såvel som af visse af konventionens tillæg, dvs. tillæg B (fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane - CIM), tillæg D (fælles regler om kontrakter om benyttelse af togvogne i international jernbanetrafik - CUV), tillæg E (fælles regler om kontrakten om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik - CUI), tillæg F (fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske beskrivelser til brug for jernbanemateriel, der anvendes i international transport - APTU) og tillæg G (fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international transport - ATMF).

[1] Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 , som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Ændringerne i COTIF-konventionen har til formål at ajourføre de opgaver, som varetages af det tekniske ekspertudvalg, og definitionen af "ihændehaver" i overensstemmelse med EU-retten, og at ændre visse regler om finansiering af Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF), revision og rapportering, såvel som mindre administrative ændringer.

(5) Ændringerne i tillæg B (CIM) sigter mod at give forrang til elektroniske fragtbreve og deres ledsagedokumenter og klarlægge visse bestemmelser vedrørende transportkontrakten.

(6) Ændringerne i tillæg D (CUV), som fremlægges af OTIF's generalsekretær, har til formål at klarlægge, hvilken rolle ihændehaveren og den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelse, spiller for kontrakterne om brug af køretøjer i international jernbanetrafik. Frankrig har fremlagt et separat forslag vedrørende erstatningsansvar for skader forårsaget af køretøjet. Tyskland har forelagt et særskilt forslag vedrørende anvendelsesområdet for de fælles CUV-regler.

(7) Ændringerne i tillæg G (ATMF) sigter mod at ajourføre bestemmelserne vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international transport, klarlægge hvilke funktioner og relationer, der findes mellem den kontraherende stat som defineret i nævnte tillæg, den kompetente myndighed og bedømmelsesenheden, samt harmonisere termer i overensstemmelse med EU-retten.

www.parlament.gv.at

(8) Ændringerne i tillæg F (APTU) sigter mod at bevare sammenhængen med det reviderede tillæg G (AMTF).

(9) Ændringerne i tillæg E (CUI), som er foreslået af Den internationale komité for jernbanetransport (CIT), sigter mod at udvide anvendelsesområdet for de fælles regler vedrørende kontrakterne om brug af køretøjer i international jernbanetrafik, at skabe et juridisk grundlag for de almindelige betingelser for anvendelse af jernbaneinfrastruktur og at udvide infrastrukturforvalterens erstatningsansvar for skader eller tab forårsaget af infrastrukturen.

(10) OTIF's generalsekretær har foreslået også redaktionelle ændringer, så termen "De Europæiske Fællesskaber" erstattes af "Den Europæiske Union" i hele konventionen såvel som tillæggene dertil.

(11) De fleste af de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske målsætninger, og Unionen bør derfor støtte dem. Visse ændringer har ingen betydning for EU-retten, og der er derfor ikke behov for at tage stilling hertil på EU-plan. Endelig har Unionen brug for yderligere at drøfte visse ændringer, hvorfor disse bør afvises på mødet i revisionsudvalget. Hvis sidstnævnte ændringer bliver godkendt uden tilpasninger, som Unionen kan acceptere, bør Unionen gøre indsigelse efter proceduren i artikel 35, stk. 4, i COTIF-konventionen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

www.parlament.gv.at

Artikel 1

1. Den holdning, som på Unionens vegne skal indtages på det 25. møde i revisionsudvalget nedsat ved konventionen om internationale jernbanebefordringer, skal være i overensstemmelse med bilaget til denne afgørelse.

2. Repræsentanterne for Unionen i revisionsudvalget kan uden yderligere afgørelse truffet af Rådet aftale mindre ændringer af de dokumenter, der er nævnt i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Revisionsudvalgets afgørelse offentliggøres efter vedtagelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

www.parlament.gv.at

BILAG

1. Indledning

OTIF's generalsekretær har indkaldt til det 25. møde i revisionsudvalget under COTIF-konventionen, som skal finde sted i Bern den 25.-27. juni 2014.

2. Dokumenter, som der henvises til

De dokumenter, der vedrører dagsordenen, blev rundsendt til OTIF's medlemsstater og kan tilgås på OTIF's websted på adressen: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Kommentarer til hvert punkt på dagsordenen

Dagsordenspunkt 1. Åbning af mødet og fastsættelse af det beslutningsdygtige flertal

Dokument: Intet.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Ikke relevant.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

Revisionsudvalget er beslutningsdygtigt, når flertallet af OTIF-medlemsstaterne med stemmeret er til stede på afstemningstidspunktet. Det fastsættes imidlertid i artikel 13, stk. 3, i COTIF-konventionen, at OTIF-medlemsstater, som har afgivet erklæring om manglende anvendelse af en eller flere af tillæggene, ikke har ret til at stemme om ændringer, der vedrører pågældende tillæg.

Følgende OTIF-medlemsstater har ikke trukket deres erklæringer om manglende anvendelse af visse tillæg tilbage:

Pakistan, Rusland (med hensyn til fælles regler om kontrakten om international befordring af passagerer med jernbane (CIV), international befordring af farligt gods med jernbane (RID), CUV, CUI, APTU og ATMF), Georgien (med hensyn til CUV, CUI, APTU og ATMF), Den Tjekkiske Republik, Norge, Slovakiet, Det Forenede Kongerige (med hensyn til CUI, APTU og ATMF) og Frankrig (med hensyn til ATMF).

I drøftelsen af ændringer af de pågældende tillæg skal antallet af OTIF-medlemsstater, der har afgivet erklæringer om manglende anvendelse af dette tillæg, trækkes fra antallet af aktive medlemmer af OTIF (46) med henblik på at fastsætte det beslutningsdygtige flertal for den givne afstemning.

I tilfælde, hvor Unionen har kompetence, kan Unionen stemme for alle sine medlemmer med stemmeret uden hensyntagen til disse medlemmers fysiske tilstedeværelse ved afstemningen; det beslutningsdygtige flertal kan følgelig være forskelligt i tilfælde, hvor Unionen repræsenterer sine medlemsstater, og i tilfælde, hvor EU-medlemsstaterne stemmer på egne vegne.

www.parlament.gv.at

Dagsordenspunkt 2. Valg af formand og næstformand

Dokument: Intet.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

Dagsordenspunkt 3. Vedtagelse af dagsordenen

Dokument: CR 25/3.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

Dagsordenspunkt 4. Delvis revision af COTIF - basiskonventionen

Dokumenter: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

www.parlament.gv.at

Anbefalet koordineret holdning:

Ændringer af artikel 3 (internationalt samarbejde) skal støttes (redaktionel ændring, hvor der i stedet for "De Europæiske Fællesskaber" henvises til "Den Europæiske Union").

Ændringer af artikel 12 (fuldbyrdelse af afgørelser, bilag) skal støttes, da der er tale om en ændring af definitionen af "ihændehaver" i overensstemmelse med EU-retten.

Ændringer af artikel 20 (det tekniske ekspertudvalg) skal støttes, fordi det er nødvendigt at ajourføre de fælles regler for APTU og for ATMF, så de er i overensstemmelse med EU-retten.

Andre ændringer: Der er ikke behov for en EU-holdning, da disse ændringer vedrører finansiering af organisationen og revision eller omfatter administrative ændringer angående arbejdsprogrammet, årsrapporten og listerne over strækninger og tjenester, som ikke har nogen indvirkning på EU-retten.

Dagsordenspunkt 5. Delvis revision af tillæg B (CIM)

Dokumenter: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Unionen hvad angår artikel 6 og 6a; medlemsstaterne hvad angår de øvrige artikler.

www.parlament.gv.at

Anbefalet koordineret holdning:

Ændringer af artikel 6 og artikel 6a angår EU-retten pga. anvendelsen af fragtbreve og ledsagedokumenter i forbindelse med procedurer vedrørende told, sundhed og plantesundhed. Unionen bifalder OTIF's hensigt om at prioritere fragtbreve i elektronisk form. Vedtagelsen af disse ændringer kan dog, som det ser ud nu, få utilsigtede konsekvenser. Den nuværende forenklede procedure for toldforsendelse med jernbane er kun mulig med papirdokumenter. Hvis jernbaner vælger det elektroniske fragtbrev, vil de derfor være nødt til at bruge standardforsendelsesproceduren og det nye edb-baserede forsendelsessystem (NCTS).
Kommissionen er begyndt at forberede en arbejdsgruppe, som skal drøfte anvendelsen af elektroniske transportdokumenter til forsendelse under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013[1]. Denne arbejdsgruppe holder sit første møde den 4.-5. juni 2014. Unionen bifalder ligeledes hensigten om at ledsagedokumenter skal forelægges i elektronisk form. I gældende EU-ret er der imidlertid intet juridisk grundlag for at kræve, at dokumenter (f.eks. det fælles veterinærdokument og det fælles importdokument), som skal ledsage sundheds- og plantesundhedsmæssige varer, forelægges i elektronisk form, og disse skal derfor fremlægges i papirform. Kommissionen har udarbejdet et udkast til forordning, som tager højde for elektronisk certificering, og udkastet bliver i øjeblikket drøftet i Europa-Parlamentet og Rådet. Det forventes, at nævnte forordning (forordningen om offentlig kontrol) vil blive vedtaget i slutningen af 2015 eller begyndelsen af 2016, men der vil dog være en overgangsperiode for dens håndhævelse.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

Unionen foreslår derfor, at der ikke bør træffes afgørelser om disse emner ved det forestående møde i revisionsudvalget, og at OTIF fortsat samarbejder med Unionen på området med henblik på at finde en velfunderet løsning til den kommende revision af CIM, som ideelt set bør synkroniseres med forordning (EU) nr. 952/2013 og dens gennemførelsesbestemmelser, som skal træde i kraft den 1. maj 2016. Visse elektroniske procedurer vil kunne indføres gradvist mellem 2016 og 2020, jf. artikel 278 i forordning (EU) nr. 952/2013.

Andre ændringer: Der er ikke behov for en EU-holdning, da disse bestemmelser ikke berører EU-retten.

Dagsordenspunkt 6. Elektroniske dokumenter vedrørende transport af farligt gods - oplysninger om ekspertudvalget for RID's arbejde

Dokument: CR 25/6.

Kompetence: Unionen.

Udøvelse af stemmeret: Ikke relevant.

Anbefalet koordineret holdning: Oplysningerne tages til efterretning.

www.parlament.gv.at

Dagsordenspunkt 7. Delvis revision af tillæg D (CUV)

Dokumenter: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet EU-holdning: Ændringerne af artikel 2 og 9 støttes, eftersom de er med til at klarlægge, hvilken rolle ihændehaveren og den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelse, spiller, hvilket er i overensstemmelse med EU-retten (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF[1]). Den foreslåede ændring af artikel 7, som Frankrig har fremlagt, og som betyder, at den person, der har stillet et køretøj til rådighed som transportmiddel, bærer erstatningsansvaret i tilfælde af skader som følge af defekter ved dette køretøj, skal undersøges nærmere i Unionen, før der træffes afgørelse i OTIF. Unionen kan derfor ikke støtte dette ændringsforslag ved revisionsudvalgets møde og foreslår at udsætte afgørelsen til næste generalforsamling med henblik på at vurdere spørgsmålet yderligere. Unionen har samme holdning, dvs. at udsætte afgørelsen til næste generalforsamling med henblik på at vurdere spørgsmålet yderligere, for så vidt angår Tysklands forslag om en ny artikel 1a, der blev forelagt for OTIF i forbindelse med EU-koordineringen.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 345 af 23.12.2008, s. 62).

www.parlament.gv.at

Supplerende anbefalet EU-holdning: I dokument CR 25/7 Add. 1, s. 6, stk. 8a, indsættes følgende in fine: "The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles."

Dagsordenspunkt 8. Revision af tillæg G (ATMF)

Dokumenter: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Kompetence: Unionen.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet koordineret holdning:

1) For så vidt angår J.nr.. CR 25/8 Revision af tillæg G (ATMF)

Støttes med følgende kommentarer:

– Følgende punktum indsættes i artikel 3a, stk. 3:

"When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

Unionen kan eventuelt acceptere følgende alternativer:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules".

eller

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned".

– Artikel 4, stk. 1: Følgende punktum indsættes in fine [efter litra b)]:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time."

– Artikel 5, stk. 5: Henvisningen rettes; "*Article 2w1)*" erstattes af "*Article 2wa(1)*".

– Artikel 19: Artikel 19, stk. 2 og 2a, sammenskrives ved, at stk. 2a udgår, og stk. 2 erstattes af følgende ændrede tekst:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation."

www.parlament.gv.at

2) For så vidt angår 25/8 Add. 1. Begrundelsen for revisionen af tillæg G (ATMF)

– Generelle begrundelser (nederst på s. 2): Punktummet ændres, som følger: "The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document."

– Artikel 2, litra t): Nyt afsnit indsættes: "When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking."

– Artikel 4, stk. 1, litra b): Tilføj modul SH1, da designtypeattesten, der udstedes i modulets designfase, også giver mulighed for at anvende den beskrevne procedure. Punktummet affattes herefter som følger:

"According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate."

www.parlament.gv.at

– Artikel 7, stk. 1a: For at bringe fortolkningen af denne bestemmelse i overensstemmelse med Unionens (artikel 8, stk. 7, i Kommissionens henstilling 2011/217/EU[1]) indsættes følgende punktum:

"Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process."

3) Resultat af gennemgangen af den tyske udgave af revisionen af tillæg G (ATMF):

– Artikel 2, litra ab): Definitionen af akkreditering bringes i overensstemmelse med ordlyden af artikel 2, stk. 10, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008[2].

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Kommissionens henstilling 2011/217/EU af 29. marts 2011 om udstedelse af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF (EUT L 95 af 8.4.2011, s. 1).

[2] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

www.parlament.gv.at

– Artikel 5, stk. 2: "assessing entities" er oversat med "Bewertungsstelle". Ifølge ETV GEN E oversættes "the assessing entity" med "Prüforgan". Ifølge den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering (CSM RA) er udtrykket "Bewertungsstelle" i Unionen knyttet særligt til vurderingsorganer. Af den grund kan OTIF-udtrykket i henhold til artikel 5, stk. 2, være vildledende. Derfor foreslås det i ATMF at anvende udtrykket "Prüforgan". Jf. tillige artikel 2, litra cb), artikel 5, stk. 3–7, artikel 6, stk. 4, artikel 10, stk. 3a, 4, og stk. 6-8.

– Artikel 5, stk. 4: Ordlyden ændres: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Artikel 10, stk. 8: Parenteserne fjernes.

– Artikel 5, stk. 3: Efter udtrykket "Voraussetzungen" ændres "erfüllen" til "erfüllt".

– Artikel 11, stk. 3, litra b): "Identifizierungscode(se)" bør erstattes med "Identifizierungscode(s)".

– Artikel 15, stk. 1, andet punktum: "nicht" slettes.

– Artikel 15a, stk. 1, andet punktum: Indsæt et punktum efter "entsprechen", og start et tredje punktum med "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

4) I den franske udgave affattes definitionen i artikel 2, litra n), således:

"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.".

Dagsordenspunkt 9. Delvis revision af tillæg F (APTU)

Dokumenter: J.nr.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Kompetence: Unionen.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet koordineret holdning: De redaktionelle ændringer støttes.

Dagsordenspunkt 10. Mandat til konsolidering af den forklarende rapport

Dokument: CR 25/10.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet EU-holdning: Skal støttes.

Dagsordenspunkt 11. Redaktionelle ændringer

Dokument: CR 25/11.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Skal støttes med tilføjelse af følgende nye andet led:

"- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification".

Dagsordenspunkt 12. Delvis revision af tillæg E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet koordineret holdning: Ændringerne afvises. Disse ændringer, som er foreslået af CIT, omfatter udvidelse af CUI's anvendelsesområde til indenlandske aktiviteter, indførelse af kontraktligt bindende almindelige betingelser og udvidelse af infrastrukturvalterens erstatningsansvar for skader. De bør overvejes yderligere, men eftersom de ikke er blevet drøftet i et internt forum i OTIF forud for mødet i revisionsudvalget, kan deres virkninger ikke være blevet vurderet tilstrækkeligt detaljeret. Det synes at være for tidligt at ændre CUI (som for nuværende er i overensstemmelse med EU-retten) på dette møde i revisionsudvalget uden ordentlig forberedelse.

Dagsordenspunkt 13. Forretningsorden for revisionsudvalgets arbejdsgrupper vedrørende tillæg A, B, D og E

Dokument: CR 25/13.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

www.parlament.gv.at

Dagsordenspunkt 14. oplysninger om det fremtidige arbejde.

Dokument: CR 25/14 (foreligger ikke endnu).

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Ikke relevant.

Anbefalet koordineret holdning: Skal bekræftes på stedet.".

ANHANG

BERICHTIGUNG

des Vorschlags für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt der Union anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge

(10952/2/14 REV 2 vom 19.6.2014)

Der Beschluss erhält die folgende Fassung:

"**BESCHLUSS DES RATES**

vom

zur Festlegung des von der Europäischen Union
anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses
zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge
zu vertretenden Standpunkts

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

www.parlament.gv.at

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Union ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden "COTIF-Übereinkommen") gemäß dem Beschluss 2013/103/EU[1] beigetreten.

(2) Alle Mitgliedstaaten, mit Ausnahme von Zypern und Malta, wenden das COTIF-Übereinkommen an.

(3) Der nach Artikel 13 § 1 Buchstabe c des COTIF-Übereinkommens eingerichtete Revisionsausschuss soll in seiner 25. Sitzung, die für den 25. bis 27. Juni 2014 geplant ist, bestimmte Änderungen des COTIF-Übereinkommens sowie gewisse Anhänge dazu, namentlich die Anhänge B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – im Folgenden "CIM"), D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – im Folgenden "CUV"), E (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr – im Folgenden "CUI"), F (Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist – im Folgenden "APTU") und G (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird – im Folgenden "ATMF") beschließen.

[1] Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Die Änderungen des COTIF-Übereinkommens haben zum Ziel, die Aufgaben des Fachausschusses für technische Fragen anzupassen, die Definition von "Halter" dem Unionsrecht entsprechend anzupassen und bestimmte Vorschriften über die Finanzierung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (im Folgenden "OTIF"), seiner Rechnungsprüfung und Rechnungslegung sowie geringfügige verwaltungstechnische Änderungen.

(5) Die Änderungen des Anhangs B (CIM) zielen darauf ab, die elektronische Form des Frachtbriefes und seiner Begleitunterlagen zu bevorzugen sowie bestimmte Vorschriften des Beförderungsvertrags zu präzisieren.

(6) Die vom Generalsekretär der OTIF vorgelegten Änderungen des Anhangs D (CUV haben zum Ziel, die Aufgaben des Halters und der für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle in den Verträgen über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr zu klären. Frankreich unterbreitete einen eigenen Vorschlag hinsichtlich der Haftung für Schäden, die durch Wagen verursacht werden. Deutschland unterbreitete auch einen eigenen Vorschlag hinsichtlich des Anwendungsbereichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV.

(7) Die Änderungen des Anhangs G (ATMF) zielen darauf ab, die Vorschriften über die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird, zu aktualisieren, die Aufgaben des gemäß diesem Anhang definierten Vertragsstaats, der zuständigen Behörde und der Bewertungseinrichtung sowie ihre Beziehungen zueinander zu präzisieren und Begriffe mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen.

www.parlament.gv.at

(8) Die Änderungen des Anhangs F (APTU) zielen darauf ab, diesen in Übereinstimmung mit dem geänderten Anhang G (ATMF) zu bringen.

(9) Die vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) vorgeschlagenen Änderungen des Anhangs E (CUI) zielen darauf ab, den Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur auch auf den inländischen Eisenbahnverkehr auszuweiten, eine Rechtsgrundlage für allgemeine Nutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastruktur zu schaffen sowie den Haftungsumfang des Infrastrukturbetreibers bei Schäden, die durch die Infrastruktur verursacht werden, auszudehnen.

(10) Der Generalsekretär der OTIF hat außerdem vorgeschlagen, im gesamten COTIF-Übereinkommen und seinen Anhängen die Bezeichnung "Europäische Gemeinschaften" durch "Europäische Union" zu ersetzen.

(11) Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen stehen mit den Rechtsvorschriften und strategischen Zielen der Union im Einklang und sollten daher von der Union unterstützt werden. Bestimmte Änderungen haben keine Auswirkung auf das Unionsrecht, so dass die Vereinbarung eines Standpunkts auf Unionsebene nicht erforderlich ist. Einige Änderungen erfordern hingegen weitere Beratungen innerhalb der Union und sollten in der Sitzung des Revisionsausschusses abgelehnt werden; sollten die letztgenannten Änderungen ohne eine für die Union annehmbare Änderung beschlossen werden, so sollte die Union einen Widerspruch nach dem Verfahren des Artikel 35 § 4 des COTIF-Übereinkommens einlegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

www.parlament.gv.at

Artikel 1

(1) Der Standpunkt, der im Namen der Union anlässlich der 25. Sitzung des durch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr eingerichteten Revisionsausschusses zu vertreten ist, entspricht dem Anhang dieses Beschlusses.

(2) Geringfügige Änderungen der im Anhang dieses Beschlusses genannten Dokumente können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union im Revisionsausschuss vereinbart werden.

Artikel 2

Der Beschluss des Revisionsausschusses wird nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel

Im Namen des Rates
Der Präsident

www.parlament.gv.at

ANHANG

1. Einleitung

Der Generalsekretär der OTIF hat für den 25. bis 27. Juni 2014 in Bern die 25. Sitzung des Revisionsausschusses des COTIF-Übereinkommens einberufen.

2. Referenzdokumente

Die Unterlagen zu den Tagesordnungspunkten der Sitzung wurden den OTIF-Mitgliedstaaten übermittelt und sind auf der Website der OTIF unter folgendem Link abrufbar: http://www.otif.org/recht/revisionsausschuss/arbeitsdokumente.html.

3. Anmerkungen zu den einzelnen Tagesordnungspunkten

Punkt 1: Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Dokument: entfällt.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

www.parlament.gv.at

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

Der Revisionsausschuss ist beschlussfähig, wenn zum Zeitpunkt der Abstimmung die Mehrheit der stimmberechtigten OTIF-Mitgliedstaaten vertreten ist. Gemäß Artikel 13 § 3 des COTIF-Übereinkommens haben diejenigen OTIF-Mitgliedstaaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung eines oder mehrerer Anhänge abgegeben haben, bei Beschlüssen über Änderungen der betreffenden Anhänge kein Stimmrecht.

Folgende OTIF-Mitgliedstaaten haben ihre Erklärungen über die Nichtanwendung bestimmter Anhänge nicht zurückgenommen:

Pakistan, Russland (betreffend die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen Einheitlichen Rechtsvorschriften (im Folgenden "CIV"), die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (im Folgenden "RID"), CUV, CUI, APTU und ATMF), Georgien (betreffend CUV, CUI, APTU und ATMF), die Tschechische Republik, Norwegen, Slowakei, Vereinigtes Königreich (betreffend CUI, APTU und ATMF), Frankreich (betreffend ATMF).

Bei den Beratungen über Änderungen der einzelnen Anhänge muss zur Feststellung der Beschlussfähigkeit die Zahl der OTIF-Mitgliedstaaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung des betreffenden Anhangs abgegeben haben, von der Zahl der aktiven OTIF-Mitglieder (46) abgezogen werden.

Bei Fragen, die in die Zuständigkeit der Union fallen, kann die Union im Namen aller ihrer Mitgliedstaaten abstimmen, unabhängig davon, ob deren Vertreter bei der Abstimmung anwesend sind oder nicht. Die Beschlussfähigkeit kann somit variieren, je nachdem, ob die Union ihre Mitgliedstaaten vertritt oder die Mitgliedstaaten der Union in eigenem Namen abstimmen.

www.parlament.gv.at

Punkt 2: Wahl des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden

Dokument: entfällt.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

Punkt 3: Annahme der Tagesordnung

Dokument: CR 25/3.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

Punkt 4: Teilrevision des COTIF – Grundübereinkommen

Dokumente: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

www.parlament.gv.at

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

Die Änderungen des Artikels 3 (Internationale Zusammenarbeit) werden befürwortet (Ersetzung der Bezeichnung "Europäische Gemeinschaften" durch "Europäische Union").

Die Änderungen des Artikels 12 (Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung) werden befürwortet, da die Begriffsbestimmung für "Halter" mit dem Unionsrecht in Einklang gebracht wird.

Die Änderungen des Artikels 20 (Fachausschuss für technische Fragen) werden befürwortet, da sie notwendig sind, um die APTU Einheitlichen Rechtsvorschriften und ATMF Einheitlichen Rechtsvorschriften zu aktualisieren und mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen.

Weitere Änderungen: kein Standpunkt der Union notwendig, da diese Änderungen die Finanzierung der Organisation, die Rechnungsprüfung oder administrative Aspekte des Arbeitsprogramms, des Geschäftsberichts und der Listen der Linien betreffen, wovon das Unionsrecht unberührt bleibt.

Punkt 5: Teilrevision von Anhang B (CIM)

Dokumente: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Union für die Artikel 6 und 6a; Mitgliedstaaten für die übrigen Artikel.

www.parlament.gv.at

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

Die Änderungen der Artikel 6 und 6a betreffen Unionsrecht, da der Frachtbrief und seine Begleitdokumente im Rahmen der gesundheitspolizeilichen und pflanzenschutzrechtlichen Verfahren verwendet werden. Die Union stimmt mit der Absicht der OTIF überein, vorrangig den elektronischen Frachtbrief zu verwenden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann der Beschluss dieser Änderungen allerdings unbeabsichtigte Auswirkungen haben. Das vereinfachte zollrechtliche Versandverfahren im Eisenbahnverkehr ist derzeit nur mit Dokumenten in Papierform möglich. Wenn sich die Eisenbahnunternehmen also für den elektronischen Frachtbrief entscheiden, müssen sie das Standardversandverfahren und das neue EDV-gestützte Versandsystem anwenden.
Die Kommission hat mit der Einsetzung einer Arbeitsgruppe begonnen, in der die Verwendung elektronischer Frachtpapiere für den Transit gemäß Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[1] erörtert werden soll. Die Auftaktsitzung dieser Arbeitsgruppe wird am 4. und 5. Juni 2014 stattfinden. Die Union unterstützt auch die Absicht, die Begleitdokumente in elektronischer Form zu erstellen. Derzeit gibt es im Unionsrecht allerdings keine Rechtsgrundlage für die Erstellung dieser Dokumente (z. B. Gemeinsames Veterinärdokument für die Einfuhr, Gemeinsames Dokument für die Einfuhr) in elektronischer Form, so dass sie weiterhin in Papierform bereitzustellen sind. Die Kommission hat einen Verordnungsentwurf erarbeitet, der eine elektronische Zertifizierung vorsieht und der Entwurf wird derzeit im Europäischen Parlament und im Rat erörtert. Diese Verordnung (Verordnung über die amtliche Kontrolle) soll Ende 2015/Anfang 2016 verabschiedet werden, wenngleich bis zu ihrer Durchsetzung eine Übergangsfrist vorgesehen ist.

[1] Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269, 10.10.2013, S. 1).

www.parlament.gv.at

Die Union schlägt daher vor, dass in dieser Sitzung des Revisionsausschusses kein Beschluss zu diesen Punkten gefasst wird und die OTIF ihre Zusammenarbeit mit der Union in dieser Frage fortsetzt, um eine geeignete Lösung für eine künftige Revision der CIM auszuarbeiten, die nach Möglichkeit mit der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und ihren Durchführungsbestimmungen, die ab 1. Mai 2016 in Kraft treten sollen, zeitlich abgestimmt wird. Bestimmte elektronische Verfahren könnten gemäß Artikel 278 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zwischen 2016 und 2020 eingeführt werden.

Weitere Änderungen: Kein Standpunkt der Union notwendig, da die entsprechenden Bestimmungen das Unionsrecht unberührt lassen.

Punkt 6: Elektronische Dokumente in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter – Informationen über die Arbeiten des RID-Fachausschusses

Dokument: CR 25/6.

Zuständigkeit: Union.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Kenntnisnahme der Informationen.

www.parlament.gv.at

Punkt 7: Teilrevision von Anhang D (CUV)

Unterlagen: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener Standpunkt der Union: Die Änderungen der Artikel 2 und 9 werden befürwortet, da die Aufgaben des Halters und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Einklang mit dem Unionsrecht (Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[1]) präzisiert werden. Die von Frankreich vorgeschlagene Änderung des Artikels 7 hinsichtlich der Haftung der einen Wagen als Beförderungsmittel zur Verfügung stellenden Person für Schäden, die durch einen Defekt an diesem Wagen verursacht werden, erfordert eine eingehendere Prüfung innerhalb der Union, bevor in der OTIF ein Beschluss gefasst wird. Die Union kann deshalb dem Änderungsvorschlag in dieser Sitzung des Revisionsausschusses nicht zustimmen und schlägt vor, die Beschlussfassung auf die nächste Tagung der Generalversammlung zu vertagen, um diese Frage weiter zu prüfen. Im Zusammenhang mit dem von Deutschland vorgeschlagenen neuen Artikel 1a, der der OTIF im Rahmen der Unions-Koordinierung vorgelegt wurde, vertritt die Union die gleiche Auffassung, d. h., die Beschlussfassung soll auf die nächste Tagung der Generalversammlung vertagt werden, um diese Frage weiter zu prüfen.

[1] Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. 345, 23.12.2008, S. 62).

www.parlament.gv.at

Zusätzlicher empfohlener Standpunkt der Union: In Dokument CR 25/7 ADD 1, Seite 6, § 8 Buchstabe a ist am Ende folgender Satz hinzuzufügen: "Die Änderung des Artikels 9 § 3 Spiegelstrich 1 berührt nicht die Verteilung der Haftung zwischen der ECM und dem Halter der Wagen."

Punkt 8: Revision von Anhang G (ATMF)

Dokumente: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Zuständigkeit: Union.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

1. zu CR 25/8 Revision von Anhang G (ATMF)

   Zustimmung mit den folgenden Anmerkungen:

   – Folgender Satz ist an Artikel 3a § 3 anzufügen:

     "Beim Betrieb in der EU unterliegen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ausschließlich der europäischen Gesetzgebung."

     Die Union könnte auch folgende alternative Formulierungen akzeptieren:

     "Bei Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die innerhalb der EU tätig sind, hat die EU-Gesetzgebung Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften".

www.parlament.gv.at

oder

"Beim Betrieb innerhalb der Europäischen Union unterliegen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ausschließlich der Gesetzgebung der Europäischen Union und wenden daher diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht an, außer wenn es keine EU-Vorschriften gibt, die den betreffenden Bereich regeln."

– Artikel 4 § 1: Am Ende ist folgender Satz anzufügen [nach Buchstabe b]:

"Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so wird die Bauart gleichzeitig zugelassen."

– Artikel 5 § 5: Die Bezugnahme ist zu berichtigen; "*Artikel 2 Buchst. w1)*" ist durch "*Artikel 2 Buchst. wa1)*" zu ersetzen.

– Artikel 19: In Artikel 19 sind § 2 und § 2a miteinander zu verbinden, indem § 2a gestrichen und § 2 folgenden geänderten Wortlaut erhält:

"Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1.1.2011 erteilte Betriebszulassungen für zum 1.1.2011 bestehende Fahrzeuge, die mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 1.1.2004) oder des RIC versehen sind, und auf bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind."

www.parlament.gv.at

2. zu 25/8 Add. 1. Begründung und Erläuterungen der Revision von Anhang G (ATMF)

– Allgemeine Begründung (zu Beginn von Seite 3): Der Satz erhält folgende geänderte Fassung: "Die Änderungen, die in dieser allgemeinen Begründung nicht vorkommen, werden nachfolgend in diesem Dokument erläutert."

– Artikel 2 Buchstabe t: neuen Absatz anfügen: "Betreiben Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge, z. B. Güterwagen zur Beförderung von Material für Bautätigkeiten oder für Tätigkeiten zur Instandhaltung der Infrastruktur, tun sie dies in der Eigenschaft eines Eisenbahnunternehmens."

– Artikel 4 § 1 Buchstabe b: Das Modul SH1 ist anzufügen, weil das Bauartzertifikat, das in der Gestaltungsphase dieses Moduls erteilt wird, die Möglichkeit bietet, das beschriebene Verfahren anzuwenden. Der neue Satz lautet wie folgt:

"Gemäß Artikel 10 § 8 ist das angemessene Verfahren zum Nachweis, dass das Fahrzeug einer zugelassenen Bauart entspricht, ein Prüfzertifikat, dies ist kein wirklich vereinfachtes Verfahren. Das Prüfzertifikat wird entsprechend dem angemessenen Modul, das in der/den entsprechenden ETV/ETVs festgelegt ist, erteilt, bei dem es sich um Modul SD oder Modul SF für Bauartprüfungszertifikate oder Modul SH1 für Gestaltungsprüfungszertifikate handeln kann.";

www.parlament.gv.at

– Artikel 7 § 1a: Die Auslegung dieser Bestimmung ist an die der EU (Artikel 8 Absatz 7 der Empfehlung der Kommission 2001/217/EU[1]) anzupassen und daher folgender Satz anzufügen:

"Da die Zulassungsverfahren mehrere Monate in Anspruch nehmen können, wird empfohlen, dass die zuständige Behörde im Rahmen eines bestimmten Zulassungsverfahrens die Vorschriften anwendet, die zum Zeitpunkt der Antragstellung in Kraft waren und dass im weiteren Verlauf des Verfahrens keine neuen Vorschriften erlassen werden."

3. Ergebnis der Überprüfung der deutschen Fassung der Revision von Anhang G (ATMF):

– Artikel 2 Buchstabe ab: Die Begriffsbestimmung für Akkreditierung ist an den Wortlaut von Artikel 2 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates[2] anzupassen:

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Empfehlung der Kommission 2011/217/EU vom 29. März 2011 zur Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 95, 8.4.2011, S. 1).

[2] Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218, 13.8.2008, S. 30).

www.parlament.gv.at

– Artikel 5 § 2: Der Begriff "assessing entities" wird mit "Bewertungsstelle" übersetzt. Gemäß dem ETV GEN-E wird "assessing entity" mit "Prüforgan" übersetzt. In der Union wird der Begriff "Bewertungsstelle" speziell für Bewertungsstellen gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM RA) verwendet. Daher könnte der OTIF-Begriff in Artikel 5 § 2 irreführend sein. Es wird vorgeschlagen, auch in den ATMF den Begriff "Prüforgan" zu verwenden. Siehe auch Artikel 2 Buchstabe cb, Artikel 5 §§ 3 – 7, Artikel 6 §4, Artikel 10 § 3a, 4, 6 - 8.

– Der Wortlaut von Artikel 5 § 4 ist wie folgt zu ändern: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Artikel 10 § 8: Die Klammern werden gestrichen.

– Artikel 5 § 3: Nach dem Begriff "Voraussetzungen" ist "erfüllen" durch "erfüllt" zu ersetzen.

– Artikel 11 § 3 Buchstabe b: Der Begriff "Identifizierungscode(se)" ist durch "Identifizierungscode(s)" zu ersetzen.

– Artikel 15 § 1 Satz 2: "nicht" wird gestrichen.

– Artikel 15a § 1 Satz 2: Nach "entsprechen" ist ein Punkt zu setzen, und der dritte Satz beginnt mit "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

4. In der französischen Fassung der Begriffsbestimmungen sollte Artikel 2 Buchstabe n wie folgt lauten:

"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.".

Punkt 9: Teilrevision von Anhang F (APTU)

Dokumente: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Zuständigkeit: Union.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Befürwortung der redaktionellen Änderungen.

www.parlament.gv.at

Punkt 10: Mandat für die Konsolidierung der Erläuternden Bemerkungen

Dokument: CR 25/10.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener Standpunkt der Union: Befürwortung.

Punkt 11: Redaktionelle Anpassungen

Dokument: CR 25/11.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Befürwortung bei Hinzufügung des folgenden neuen Spiegelstrichs 2:

"- dafür zu sorgen, dass den Mitgliedstaaten ein Zeitraum von drei Wochen zur Verfügung steht, um diese redaktionellen Anpassungen vor ihrer Mitteilung prüfen zu können,".

www.parlament.gv.at

Punkt 12: Teilrevision von Anhang E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Ablehnung der Änderungen. Die vom CIT vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (CUI) auf den Betrieb im Inland, die Einführung verbindlicher allgemeiner Nutzungsbedingungen sowie die Ausdehnung der Haftung des Infrastrukturbetreibers und bedürfen unter Umständen einer eingehenderen Prüfung. Eine hinreichend genaue Untersuchung ihrer Auswirkungen war jedoch nicht möglich, da die Änderungen in keinem Forum der OTIF vor der Sitzung des Revisionsausschusses erörtert wurden. Eine Änderung der CUI (die derzeit dem Unionsrecht entsprechen) in dieser Sitzung des Revisionsausschusses ohne angemessene Vorbereitung erscheint verfrüht.

Punkt 13: Verfahrensregeln für die Arbeitsgruppen des Revisionsausschusses in Bezug auf die Anhänge A, B, D und E

Dokument: CR 25/13.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

www.parlament.gv.at

Punkt 14: Informationen zu künftigen Arbeiten

Dokument: CR 25/14 (noch nicht verfügbar).

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Festlegung vor Ort.".

www.parlament.gv.at

LISA

PARANDUS

ettepanekule: nõukogu otsus, millega kehtestatakse OTIFi läbivaatamiskomitee 25. istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht rahvusvahelise raudteeveo konventsioonis (COTIF) ja selle liidetes tehtavate teatavate muudatuste kohta

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Otsuse tekst asendatakse järgmisega:

„NÕUKOGU OTSUS,

…,

millega kehtestatakse OTIFi revisjonikomisjoni 25. istungjärgul Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht rahvusvahelise raudteeveo konventsioonis (COTIF) ja selle lisades tehtavate teatavate muudatuste kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Liit liitus 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga, mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „COTIF"), kooskõlas nõukogu otsusega 2013/103/EL[1].

(2) Kõik liikmesriigid, välja arvatud Küpros ja Malta, kohaldavad COTIFi.

(3) COTIFi artikli 13 lõike 1 punkti c kohaselt asutatud revisjonikomisjoni 25. istungjärgul, mis toimub 25.–27. juunil 2014, peab revisjonikomisjon võtma vastu otsuse COTIFis ja selle lisades, nimelt lisas B (kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad (CIM)), lisas D (vagunite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlevate lepingute ühtsed eeskirjad (CUV)), lisas E (infrastruktuuri kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitleva lepingu ühtsed eeskirjad (CUI)), lisas F (ühtsed eeskirjad tehniliste standardite kehtestamiseks ja ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmiseks raudteematerjali suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks rahvusvahelises liikluses (APTU)) ja lisas G (ühtsed eeskirjad tehnoloa väljaandmiseks raudteematerjalile, mida kasutatakse rahvusvahelises liikluses (ATMF)) tehtavate teatavate muudatuste kohta.

[1] Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga) allakirjutamise ja sõlmimise kohta (ELT L 51, 23.2.2013, lk 1).

www.parlament.gv.at

(4) COTIFi muudatuste eesmärk on ajakohastada tehnikaekspertide komisjoni ülesandeid ja kooskõlas liidu õigusega mõistet „valdaja” ning muuta teatavaid Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) rahastamist, auditeerimist ja aruandlust käsitlevaid eeskirju ja teha väiksemaid muudatusi halduseeskirjades.

(5) Lisas B (CIM) tehtavate muudatuste eesmärk on soodustada kaubasaadetistest teatamist, samuti saadetisega kaasnevate dokumentide esitamist elektroonilist kujul ning muuta selgemaks veolepingute teatavad sätted.

(6) OTIFi peasekretäri esitatud, lisas D (CUV) tehtavate muudatuste eesmärk on selgitada seda, mis ülesannet täidavad valdaja ja üksus, kes vastutab selliste lepingute hoidmise eest, milles käsitletakse vagunite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses. Prantsusmaa on esitanud eraldi ettepaneku, milles käsitletakse vastutust vaguni tekitatud kahju korral. Saksamaa on samuti esitanud eraldi ettepaneku, milles käsitletakse CUV ühtsete eeskirjade kohaldamisala.

(7) Lisas G (ATMF) tehtavate muudatuste eesmärk on ajakohastada sätteid, milles käsitletakse rahvusvahelises liikluses kasutatava raudteematerjali tehnolubasid, ning selgitada COTIFi osalisriigi, nagu see on lisas määratletud, pädeva asutuse ja hindamisasutuse ülesandeid ja nende omavahelisi suhteid ning viia mõisted kooskõlla liidu õigusega.

www.parlament.gv.at

(8) Lisas F (APTU) tehtavate muudatuste eesmärk on ühtlustada see läbivaadatud lisaga G (ATMF).

(9) Lisa E (CUI) tehtavate muudatuste, mida soovitas Rahvusvaheline Raudteetranspordi Komitee (CIT), eesmärk on laiendada raudteetaristu riigisiseses raudteeliikluses kasutamise lepingut käsitlevate ühtsete eeskirjade kohaldamisala nii, et luuakse raudteetaristute kasutamise üldiste tingimuste õiguslik alus ja laiendatakse taristuhaldaja vastutust taristu põhjustatud kahjudele.

(10) OTIFi peasekretär on samuti esitanud redaktsioonilisi muudatusettepanekuid, milles ta soovitas muu hulgas asendada mõiste „Euroopa Ühendused" mõistega „Euroopa Liit" kogu COTIFis ja selle lisades.

(11) Enamik muudatusettepanekutest on kooskõlas liidu õiguse strateegiliste eesmärkidega ja seega peaks liit neid toetama. Mõni muudatus ei mõjuta liidu õigust ja nende suhtes ei ole vaja liidu tasandil kokkulepitud seisukohta. Mõnda muudatusettepanekut on vaja liidus rohkem arutada ja need tuleks revisjonikomisjoni sellel istungjärgul tagasi lükata. Kui viimati nimetatud muudatusettepanekud peaks heaks kiidetama ilma neis liidule vastuvõetavate muudatuste tegemist, siis peaks liit koostama vastuväite, järgides COTIFi artikli 35 lõikes 4 kehtestatud korda,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Seisukoht, mille liit võtab rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga asutatud revisjonikomisjoni 25. istungjärgul, on kooskõlas käesoleva otsuse lisaga.

2. Käesoleva otsuse lisas nimetatud dokumentide väiksemates muudatustes võivad liidu esindajad revisjonikomisjonis kokku leppida ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 2

Revisjonikomisjoni otsus avaldatakse pärast vastuvõtmist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja

www.parlament.gv.at

LISA

1. Sissejuhatus

OTIFi peasekretär on COTIFi revisjonikomisjoni 25. istungjärgu kokku kutsunud 25.–27. juuniks 2014 Bernis.

2. Viidatud dokumendid

Istungjärgu päevakorrapunkte käsitlevad dokumendid edastati OTIFi liikmeks olevatele riikidele ja need on kättesaadavad OTIFi veebisaidil järgmisel lingil: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Märkused päevakorrapunktide kaupa

Punkt 1. Istungjärgu avamine ja kvoorumi määramine

Dokument: puudub.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ei kohaldata.

www.parlament.gv.at

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: puudub.

Revisjonikomisjoni kvoorum on koos, kui enamik hääleõigust omavatest OTIFi osalisriikidest on hääletamise ajal kohal. COTIFi artikli 13 lõige 3 sätestab, et OTIFi osalisriigid, kes on esitanud deklaratsiooni ühe või mitme lisa kohaldamata jätmise kohta, ei oma hääleõigust asjaomaste lisade muudatuste puhul.

OTIFi osalisriigid, kes ei ole tunnistanud kehtetuks teatavate lisade kohaldamata jätmise kohta esitatud deklaratsioone, on järgmised:

Pakistan, Venemaa (reisijate rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsete eeskirjade (CIV), ohtlike kaupade rahvusvahelist raudteevedu käsitleva määruse (RID), CUV, CUI, APTU ja ATMF osas), Georgia (CUV, CUI, APTU ja ATMF osas), Tšehhi Vabariik, Norra, Slovakkia ja Ühendkuningriik (CUI, APTU ja ATMF osas), Prantsusmaa (ATMF osas).

Asjaomastes lisades tehtavate muudatuste arutamise korral tuleb lahutada nende OTIFi osalisriikide arv, kes on esitanud deklaratsiooni asjaomaste lisade kohaldamata jätmise kohta, OTIFi aktiivse liikmena tegutsevate riikide arvust (46), et määrata kvoorum asjaomaste lisade puhul toimuva hääletamise korral.

Liidu pädevuse korral võib liit hääletada kõigi oma hääleõiguslike liikmesriikide nimel, olenemata sellest, kas nende liikmesriikide esindajad viibivad hääletamise ajal kohal; seega võib kvoorum olla erinev juhtudel, kui liit esindab oma liikmesriike ja kui liidu liikmesriigid ise enda eest hääletavad.

www.parlament.gv.at

Punkt 2. Esimehe ja aseesimehe valimine

Dokument: puudub.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ELi liikmesriigid.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: puudub.

Punkt 3. Päevakorra vastuvõtmine

Dokument: CR 25/3.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ELi liikmesriigid.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: puudub.

Punkt 4. COTIFi osaline muutmine – konventsiooni põhiosa

Dokumendid: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ELi liikmesriigid.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht:

Toetatakse artikli 3 (Rahvusvaheline koostöö) muudatusi (redaktsiooniline muudatus asendamaks sõnu „Euroopa Ühendused" sõnadega „Euroopa Liit").

Toetatakse artikli 12 (Kohtuotsuste täitmine. Arestimine) muudatusi, sest muudetakse mõistet „valdaja" ning viiakse see kooskõlla liidu õigusega.

Toetatakse artikli 20 (Tehnikaekspertide komisjon) muudatusi, sest need on vajalikud APTU ja ATMF ühtsete eeskirjade ajakohastamiseks vastavalt liidu õigusele.

Muud muudatused: liidu seisukohta ei ole vaja, sest need muudatused on seotud organisatsiooni rahastamise ning auditeerimisega või on halduslikku laadi ja käsitlevad töökava, aastaaruannet ja liinide või teenuste loetelu ega mõjuta seega liidu õigust.

Punkt 5. Lisa B (CIM) osaline muutmine

Dokumendid: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: artiklite 6 ja 6a puhul liit ning ülejäänud artiklite puhul ELi liikmesriigid.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht:

Artikli 6 muudatused ja artikkel 6a on seotud liidu õigusega, sest neis käsitletakse saadetistest teatamist ja nendega kaasas olevate dokumentide edastamist tolli-, sanitaar- ja fütosanitaarmenetlustega seoses. Liit nõustub OTIFi plaaniga eelistada seda, et saadetisest teatatakse elektroonilisel kujul. Samas võiks nende muudatuste vastuvõtmine tuua kaasa ettenägematuid tagajärgi. Praegune raudteetransiidi puhul kasutatav lihtsustatud menetlus on võimalik üksnes paberkandjal dokumentide kasutamise korral. Seega juhul, kui raudteed haldavad ettevõtjad otsustavad, et saadetisest teatamisel tuleks kasutada elektroonilist dokumenti, peavad nad kasutama transiidi puhul tavamenetlust ja uut arvutipõhist transiidisüsteemi (NCTS).
Komisjon on alustanud ettevalmistusi sellise töörühma kokkukutsumiseks, kus arutataks elektrooniliste veodokumentide kasutamist Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013[1] kohaselt toimuva transiidi korral. Töörühma avakoosolek peetakse 4. ja 5. juunil 2014. Liit nõustub ka kavatsusega, mille kohaselt tuleb esitada saatedokumendid elektrooniliselt. Praegu kehtivas liidu õiguses puudub aga õiguslik alus, mille põhjal esitada elektrooniliselt selliseid dokumente (nt ühine veterinaariaalane sisenemisdokument, ühtne sisseveodokument), mis peavad olema kaasas kaubaga, millega seoses tuleb järgida sanitaar- ja fütosanitaarmenetlusi, ning seega tuleb need dokumendid esitada paberkandjal. Komisjon on ette valmistanud määruse eelnõu, milles käsitletakse elektroonilist sertifitseerimist, ning see eelnõu on praegu arutamisel Euroopa Parlamendis ja nõukogus. Kõnealune määrus (ametliku kontrolli määrus) on kavas vastu võtta 2015. aasta lõpus või 2016. aasta alguses ning lisaks on selle jõustamise puhul ette nähtud üleminekuperiood.

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1).

www.parlament.gv.at

Seepärast soovitab liit, et praegusel revisjonikomisjoni istungjärgul ei võetaks nende punktide kohta vastu mingit otsust ja et OTIF jätkaks selles küsimuses koostööd liiduga, et jõutaks põhjalikult ettevalmistatud lahenduseni CIMi järgmise muutmise käigus; ideaalvariandis peaks CIM olema vastavusse viidud määruse (EL) nr 952/2013ja selle rakenduseeskirjadega, mis peavad jõustuma 1. mail 2016. Määruse (EL) nr 952/2013 artikli 278 kohaselt võib teatavate elektrooniliste menetluste rakendamise edasi lükata aastateks 2016–2020.

Muud muudatused: liidu seisukohta ei ole vaja, sest need sätted ei mõjuta liidu õigust.

Punkt 6. Ohtlike kaupade vedu käsitlevad elektroonilised dokumendid–teave ohtlike kaupade veo ekspertkomisjoni („RIDi ekspertkomisjon”) töö kohta

Dokument: CR 25/6.

Pädevus: liit.

Hääleõiguste kasutamine: ei kohaldata.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: võtta teave teadmiseks.

Punkt 7. Lisa D (CUV) osaline muutmine

Dokumendid: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: liit.

Soovituslik liidu seisukoht: toetatakse artiklites 2 ja 9 tehtavaid muudatusi, sest neis selgitatakse valdaja ja liidu õiguse kohaselt (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/110/EÜ[1] hoolduse eest vastutava üksuse ülesandeid. Samas tuleb Prantsusmaa esitatud artikli 7 muudatust, milles käsitletakse sõiduki transpordivahendina kasutamiseks andnud isiku vastutust olukorras, kus sõiduki rike põhjustab kahju, liidus täiendavalt analüüsida, enne kui OTIFis otsus tehakse. Seetõttu ei saa liit käesoleval revisjonikomisjoni istungjärgul kõnealust muudatusettepanekut toetada ja teeb ettepaneku lükata otsustamine edasi üldkogu järgmise kohtumiseni, et küsimust täiendavalt hinnata. Liit on samal seisukohal Saksamaa ettepanekul liidu koordineerimisajal OTIFile esitatud uue artikli 1a suhtes, st teeb ettepaneku lükata otsustamine edasi üldkogu järgmise kohtumiseni, et küsimust täiendavalt hinnata.

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2008. aasta direktiiv 2008/110/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudteede ohutuse direktiiv) (ELT L 345, 23.12.2008, lk 62).

www.parlament.gv.at

Soovituslik liidu lisaseisukoht: Dokumendi CR 25/7 ADD 1 lk 6 punkti 8a lõppu lisada: „*The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.*"

Punkt 8. Lisa G (ATMF) muutmine

Dokumendid: CR 25/8, CR 25/8 Add. CR 25/1, CR 25/8 Add. 2.

Pädevus: liit.

Hääleõiguste kasutamine: liit.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht:

1) Dok 25/8: Lisa G (ATMF) läbivaatamine

Hääletada poolt, esitades järgmised märkused:

– lisada artikli 3a lõikele 3 järgmine lause:

„*When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation*."

Liit võib nõustuda ka järgmiste variantidega:

„*For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules*".

www.parlament.gv.at

või

„*When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned*".

– Artikli 4 lõige 1: lisada lõppu (punkti b järele) järgmine lause: *„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time."*

– Artikli 5 lõige 5: Parandada viide; asendada „*Article 2w1)*" viitega „*Article 2wa(1)*".

– Artikkel 19: Ühendada artikli 19 lõiked 2 ja 2a, jättes välja lõike 2a ja asendades lõike 2 järgmise muudetud tekstiga:

„*These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.*"

www.parlament.gv.at

2) Dok 25/8 Add. 1. Lisa G (ATMF) muutmise põhjendused

– Üldised põhjendused (lk 2 lõpp): muuta lause järgmiselt: *„The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document."*

– Artikli 2 punkt t: lisada uus lõik „*When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking*."

– Artikli 4 lõike 1 punkt b: Lisada moodul SH1, kuna kõnealuse mooduli konstrueerimisetapis välja antud konstruktsioonitüübi tõend võimaldab kasutada ka kirjeldatud menetlust. Uus lause peaks olema järgmine:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate."

www.parlament.gv.at

– Artikli 7 lõige 1a: sätte tõlgenduse ühtlustamine liidu tõlgendusega (komisjoni soovitus 2011/217/EL[1]) lisada järgmine lause:

„*Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.*"

3) Lisa G muutmise saksakeelse versiooni kontrollimise tulemus (ATMF):

– Artikli 2 punkt ab: ühtlustada akrediteerimise määratlust Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 765/2008[2] artikli 2 lõike 10 sõnastusega:

„*Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischenharmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.*"

[1] Komisjoni 29. märtsi 2011. aasta soovitus 2011/217/EL struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel (ELT L 95, 8.4.2011, lk 1).

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).

www.parlament.gv.at

– Artikli 5 lõige 2: „assessing entities” on tõlgitud „Bewertungsstelle”. ETV GEN-E kohaselt on „the assessing entity” tõlge „Prüforgan”. Liidus on mõiste „Bewertungsstelle” kasutusel spetsiifiliselt riskihindamise ühise ohutusmeetodi (CSM RA) hindamisasutuste puhul. Seetõttu võib artikli 5 lõikes 2 kasutatud OTIFi mõiste olla eksitav. Tehakse ettepanek kasutada „Prüforgan ATMFis”. Vt ka artikli 2 punkt cb, artikli 5 lõiked 3–7, artikli 6 lõige 4, artikli 10 lõiked 3a, 4, 6–8.

– Artikli 5 lõige 4: muuta sõnastust: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.”

– Artikli 10 lõige 8: sulud välja jätta.

– Artikli 5 lõige 3: sõna „Voraussetzungen” järel asendada sõna „erfüllen” sõnaga „erfüllt”.

– Artikli 11 lõike 3 punkt b: sõna „Identifizierungscode(se)” tuleks asendada sõnaga „Identifizierungscode(s)”.

– Artikli 15 lõike 1 teine lause: välja jätta sõna „nicht”.

– Artikli 15 a lõike 1 teine lause: lisada sõna „entsprechen” järele punkt ja alustada kolmandat lauset sõnadega „Es hat insbesondere:”

4) Prantsuskeelses versioonis tuleks artikli 2 punktis n sõnastada järgmiselt:

„détenteur” désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.”

Punkt 9. Lisa F (APTU) osaline muutmine

Dokumendid: Viide: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Pädevus: liit.

Hääleõiguste kasutamine: liit.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: toetatakse redaktsioonilisi muudatusi.

Punkt 10. Volitused selgitavate märkuste konsolideerimiseks

Dokument: CR 25/10.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ELi liikmesriigid.

Soovituslik liidu seisukoht: toetatakse.

Punkt 11. Redaktsioonilised muudatused

Dokument: CR 25/11.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ELi liikmesriigid.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: toetatakse koos järgmise uue teise lõigu lisamisega:

„- *to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification*;”.

Punkt 12. Lisa E (CUI) osaline muutmine

Dokument: CR 25/12.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: liit.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: muudatused lükatakse tagasi. CITi soovitatud muudatused käsitlevad CUI kohaldamisala laiendamist siseriiklikule tegevusele, lepinguliselt siduvate üldiste tingimuste lisamist ja taristuhaldaja vastutuse laiendamist kahju korral. Neid tasub edaspidi ilmselt kaaluda, kuid kuna neid ei ole arutatud ühelgi enne revisjonikomisjoni istungjärku toimunud OTIFi foorumil, ei ole jõutud nende mõju piisavalt üksikasjalikult hinnata. CUI (mis on praegu liidu õigusega kooskõlas) muutmine revisjonikomisjoni praegusel istungjärgul ilma korraliku ettevalmistuseta tundub ennatlik.

Punkt 13. Revisjonikomisjoni töörühmade töökord lisade A, B, D ja E korral

Dokument: CR 25/13.

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ELi liikmesriigid.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: puudub.

Punkt 14. Edasist tööd puudutav teave

Dokument: CR 25/14 (ei ole veel avaldatud).

Pädevus: jagatud.

Hääleõiguste kasutamine: ei kohaldata.

Soovituslik kooskõlastatud seisukoht: otsustatakse kohapeal.”.

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΟ

της πρότασης απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό της θέσης της Ένωσης κατά την 25η σύνοδο της αναθεωρητικής επιτροπής του OTIF, όσον αφορά ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση COTIF) και στα προσαρτήματά της

(10952/2/14 REV 2 της 19.6.2014)

Η οδηγία θα πρέπει να διαβαστεί ως εξής:

«ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της

σχετικά με τον καθορισμό της θέσης που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την 25η σύνοδο της αναθεωρητικής επιτροπής του OTIF, όσον αφορά ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση COTIF) και στα προσαρτήματά της

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

www.parlament.gv.at

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Ένωση προσχώρησε στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίλνιους της 3ης Ιουνίου 1999 («σύμβαση COTIF»), σύμφωνα με την απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου[1].

(2) Η σύμβαση COTIF εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη, εκτός της Κύπρου και της Μάλτας.

(3) Η αναθεωρητική επιτροπή που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της σύμβασης COTIF, κατά την 25η σύνοδό της που πρόκειται να πραγματοποιηθεί από 25 έως 27 Ιουνίου 2014, αναμένεται να αποφασίσει σχετικά με ορισμένες τροπολογίες στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (σύμβαση COTIF) και ορισμένα προσαρτήματά της, ήτοι τα προσαρτήματα Β (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων – CIM), Δ (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία – CUV), Ε (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία – CUI), ΣΤ (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία – APTU) και Ζ (Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία – ATMF).

[1] Απόφαση 2013/103/ΕΕ του Συμβουλίου, της 16 Ιουνίου 2011, για την υπογραφή και τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην εν λόγω σύμβαση (ΕΕ L 51, 23.2.2013, σ. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Οι τροπολογίες στη σύμβαση COTIF αποσκοπούν στην επικαιροποίηση των καθηκόντων της επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων και του ορισμού του «κατόχου» σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης και στην τροποποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τη χρηματοδότηση της Διακυβερνητικής Οργάνωσης περί των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (OTIF), τους ελέγχους των λογαριασμών του και τις εκθέσεις του, καθώς και σε διοικητικές αλλαγές ήσσονος σημασίας.

(5) Στόχος των τροπολογιών στο προσάρτημα Β (CIM) είναι να χρησιμοποιείται κατά προτίμηση η ηλεκτρονική μορφή της φορτωτικής και των εγγράφων που τη συνοδεύουν και να διασαφηνιστούν ορισμένες διατάξεις του συμβολαίου μεταφοράς.

(6) Οι τροπολογίες στο προσάρτημα Δ (CUV), που κατέθεσε ο Γενικός Γραμματέας του OTIF, αποσκοπούν στη διασαφήνιση των ρόλων του κατόχου και του υπεύθυνου για τη συντήρηση στα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Η Γαλλία υπέβαλε χωριστή πρόταση σχετικά με την ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται από τα οχήματα. Η Γερμανία υπέβαλε χωριστή πρόταση σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των ενιαίων νομικών κανόνων CUV.

(7) Στόχος των τροπολογιών στο προσάρτημα Ζ (ATMF) είναι η επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με την τεχνική αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία, η διασαφήνιση των αρμοδιοτήτων και των σχέσεων μεταξύ του συμβαλλόμενου κράτους όπως καθορίζεται στο εν λόγω προσάρτημα, της αρμόδιας αρχής και του φορέα αξιολόγησης, καθώς και η εναρμόνιση των όρων με το δίκαιο της Ένωσης.

www.parlament.gv.at

(8) Στόχος των τροπολογιών στο προσάρτημα ΣΤ (APTU) είναι η διατήρηση της συνέπειας με το αναθεωρημένο προσάρτημα Ζ (ATMF).

(9) Στόχος των τροπολογιών στο προσάρτημα Ε (CUI), που πρότεινε η Διεθνής Επιτροπή Σιδηροδρομικών Μεταφορών (CIT), είναι η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των ενιαίων κανόνων σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στις εγχώριες σιδηροδρομικές μεταφορές, η δημιουργία νομικής βάσης για τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και η επέκταση της ευθύνης του διαχειριστή της υποδομής για ζημίες ή απώλειες που οφείλονται στην υποδομή.

(10) Ο Γενικός Γραμματέας του OTIF πρότεινε επίσης συντακτικές αλλαγές ώστε να αντικατασταθεί ο όρος «Ευρωπαϊκές Κοινότητες» από τον όρο «Ευρωπαϊκή Ένωση» στο σύνολο της σύμβασης COTIF και των προσαρτημάτων της.

(11) Οι περισσότερες από τις προτεινόμενες τροπολογίες είναι σύμφωνες με το δίκαιο και τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης, η οποία θα πρέπει, επομένως, να τις υποστηρίξει. Για ορισμένες τροπολογίες που δεν έχουν επιπτώσεις στο δίκαιο της Ένωσης, δεν χρειάζεται να συμφωνηθεί θέση σε επίπεδο Ένωσης. Τέλος, ορισμένες τροπολογίες πρέπει να συζητηθούν διεξοδικότερα στην Ένωση και θα πρέπει να απορριφθούν κατά τη συγκεκριμένη συνεδρίαση της αναθεωρητικής επιτροπής. Σε περίπτωση που οι τελευταίες εγκριθούν χωρίς αποδεκτή για την Ένωση μεταβολή, η Ένωση θα πρέπει να διατυπώσει αντίρρηση με τη διαδικασία του άρθρου 35 παράγραφος 4 της σύμβασης COTIF,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

www.parlament.gv.at

Άρθρο 1

1. Η θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την 25η σύνοδο της αναθεωρητικής επιτροπής που έχει θεσπισθεί από τη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, είναι σύμφωνη με το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. Οι εκπρόσωποι της Ένωσης στην αναθεωρητική επιτροπή μπορούν να συμφωνήσουν σε ήσσονος σημασίας αλλαγές στα έγγραφα που αναφέρονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης, χωρίς άλλη απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 2

Η απόφαση της αναθεωρητικής επιτροπής δημοσιεύεται, μετά την έκδοσή της, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.*

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της έκδοσής της.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

www.parlament.gv.at

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Εισαγωγή

Ο Γενικός Γραμματέας του OTIF έχει συγκαλέσει την 25η σύνοδο της αναθεωρητικής επιτροπής (RC) της σύμβασης COTIF 99 στη Βέρνη, στις 25-27 Ιουνίου 2014.

2. Παραπομπές σε έγγραφα

Τα έγγραφα που αφορούν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης διανεμήθηκαν στα κράτη μέλη του OTIF και είναι διαθέσιμα στον ιστότοπο του Οργανισμού μέσω του ακόλουθου συνδέσμου: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Παρατηρήσεις ανά θέμα της ημερήσιας διάταξης

Θέμα 1. Έναρξη της συνεδρίασης και διαπίστωση απαρτίας

Έγγραφο: ουδέν.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: άνευ αντικειμένου.

www.parlament.gv.at

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: ουδέν.

Η αναθεωρητική επιτροπή έχει απαρτία, όταν εκπροσωπείται σε αυτή, κατά τον χρόνο της ψηφοφορίας, η πλειοψηφία των κρατών μελών του OTIF με δικαίωμα ψήφου. Ωστόσο, το άρθρο 13 παράγραφος 3 της σύμβασης COTIF προβλέπει ότι τα κράτη μέλη του OTIF που έχουν δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσουν ένα ή περισσότερα προσαρτήματα, δεν έχουν δικαίωμα ψήφου επί τροπολογιών στα συγκεκριμένα προσαρτήματα.

Τα ακόλουθα κράτη μέλη του OTIF δεν έχουν ανακαλέσει τις δηλώσεις τους περί μη εφαρμογής ορισμένων προσαρτημάτων:

Πακιστάν, Ρωσία (όσον αφορά τους ενιαίους κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV), τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων αγαθών (RID), CUV, CUI, APTU και ATMF), Γεωργία (CUV, CUI, APTU και ATMF), Τσεχική Δημοκρατία, Νορβηγία, Σλοβακία, Ηνωμένο Βασίλειο (CUI, APTU και ATMF), Γαλλία (ATMF).

Κατά τη συζήτηση των τροπολογιών στα σχετικά προσαρτήματα, ο αριθμός των κρατών μελών του OTIF που έχουν προβεί σε δήλωση περί μη εφαρμογής τους πρέπει να αφαιρείται από τον αριθμό των ενεργών μελών του OTIF (46), προκειμένου να διαπιστωθεί απαρτία για την ψηφοφορία επί του αντίστοιχου προσαρτήματος.

Στις περιπτώσεις ενωσιακής αρμοδιότητας, η Ένωση μπορεί να ψηφίζει για όλα τα μέλη της με δικαίωμα ψήφου, ασχέτως της φυσικής παρουσίας τους στην ψηφοφορία. Συνεπώς, η απαρτία μπορεί να διαφέρει αναλόγως του αν η Ένωση εκπροσωπεί τα κράτη μέλη της ή αν αυτά ψηφίζουν για λογαριασμό τους.

www.parlament.gv.at

Θέμα 2. Εκλογή προέδρου και αντιπροέδρου

Έγγραφο: ουδέν.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: ουδέν.

Θέμα 3. Έγκριση της ημερήσιας διάταξης

Έγγραφο: CR 25/3.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: ουδέν.

Θέμα 4. Μερική αναθεώρηση της σύμβασης COTIF – Κυρίως σύμβαση

Έγγραφα: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη.

www.parlament.gv.at

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση:

Να υποστηριχθούν οι τροπολογίες (συντακτική αλλαγή με σκοπό να αντικατασταθεί η αναφορά στις «Ευρωπαϊκές Κοινότητες» από αναφορά στην «Ευρωπαϊκή Ένωση») στο άρθρο 3 (Διεθνής συνεργασία).

Να υποστηριχθούν οι τροπολογίες στο άρθρο 12 (Εκτέλεση αποφάσεων. Κατασχέσεις) δεδομένου ότι τροποποιούν τον ορισμό του «κατόχου» καθιστώντας τον σύμφωνο με το δίκαιο της Ένωσης.

Να υποστηριχθούν οι τροπολογίες στο άρθρο 20 (Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων), δεδομένου ότι είναι απαραίτητες για την επικαιροποίηση των ενιαίων κανόνων APTU και των ενιαίων κανόνων ATMF, προκειμένου να εξακολουθήσουν να είναι σύμφωνοι με το δίκαιο της Ένωσης.

Λοιπές τροπολογίες: Δεν απαιτείται ενωσιακή θέση, καθώς οι τροπολογίες αυτές αφορούν τη χρηματοδότηση του Οργανισμού, τον έλεγχο των λογαριασμών του ή διοικητικές αλλαγές σε σχέση με το πρόγραμμα εργασιών, τις ετήσιες εκθέσεις και τους καταλόγους ιεραρχικών γραμμών ή υπηρεσιών, που δεν έχουν επιπτώσεις στο δίκαιο της Ένωσης.

Θέμα 5. Μερική αναθεώρηση του προσαρτήματος Β (CIM)

Έγγραφα: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση για τα άρθρα 6 και 6α, κράτη μέλη για τα υπόλοιπα άρθρα.

www.parlament.gv.at

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση:

Οι τροπολογίες στο άρθρο 6 και το άρθρο 6α αφορούν το δίκαιο της Ένωσης, λόγω της χρήσης της φορτωτικής (δελτίο αποστολής) και των εγγράφων που τη συνοδεύουν σε τελωνειακές, υγειονομικές και φυτοϋγειονομικές διαδικασίες. Η Ένωση συμφωνεί με την πρόθεση του OTIF να δώσει προτεραιότητα στην ηλεκτρονική μορφή των φορτωτικών. Ωστόσο, η έγκριση των τροπολογιών αυτών στην παρούσα φάση θα μπορούσε να έχει ανεπιθύμητες συνέπειες. Η ισχύουσα απλουστευμένη διαδικασία τελωνειακής διαμετακόμισης σε περίπτωση σιδηροδρομικής μεταφοράς είναι δυνατή μόνο με έντυπα έγγραφα. Επομένως, εάν οι εταιρείες σιδηροδρόμων επιλέξουν την ηλεκτρονική φορτωτική, θα υποχρεούνται να ακολουθούν την κανονική διαδικασία διαμετακόμισης και να χρησιμοποιούν το νέο μηχανογραφημένο σύστημα διαμετακόμισης (New Computerised Transit System/NCTS). Η Επιτροπή έχει αρχίσει τις προετοιμασίες για τη συζήτηση, σε ομάδα εργασίας, της χρήσης ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς για τη διαμετακόμιση βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1]. Η πρώτη συνεδρίαση της εν λόγω ομάδας εργασίας έχει προγραμματιστεί για τις 4-5 Ιουνίου 2014. Η Ένωση συμφωνεί επίσης με την επιδίωξη να υποβάλλονται τα συνοδευτικά έγγραφα σε ηλεκτρονική μορφή. Ωστόσο, η ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης δεν παρέχει νομική βάση για την ηλεκτρονική υποβολή των εγγράφων που πρέπει να συνοδεύουν τα υποκείμενα σε υγειονομικές και φυτοϋγειονομικές διαδικασίες εμπορεύματα (π.χ. κοινό κτηνιατρικό έγγραφο εισόδου, κοινό έγγραφο εισόδου) και, ως εκ τούτου, τα έγγραφα αυτά πρέπει να υποβάλλονται σε έντυπη μορφή. Η Επιτροπή έχει καταρτίσει σχέδιο κανονισμού που θα καλύπτει την ηλεκτρονική πιστοποίηση, το οποίο συζητείται επί του παρόντος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Ο εν λόγω κανονισμός (κανονισμός για τον επίσημο έλεγχο) προβλέπεται να εκδοθεί στα τέλη του 2015 ή στις αρχές του 2016· ωστόσο, θα υπάρξει μεταβατική περίοδος για την εφαρμογή του.

[1] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269, 10.10.2013, σ. 1).

www.parlament.gv.at

Ως εκ τούτου, η Ένωση εισηγείται να μη ληφθεί απόφαση σχετικά με τα θέματα αυτά κατά την παρούσα σύνοδο της RC και να εξακολουθήσει ο OTIF να συνεργάζεται με την Ένωση στο συγκεκριμένο ζήτημα, ώστε να διατυπωθεί μια εμπεριστατωμένη λύση για την επόμενη αναθεώρηση του προσαρτήματος CIM, η οποία, στην ιδανική περίπτωση, θα συμπέσει χρονικά με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 και τις διατάξεις εφαρμογής του, που θα αρχίσουν να ισχύουν από 1ης Μαΐου 2016. Ορισμένες ηλεκτρονικές διαδικασίες είναι δυνατόν να εφαρμοστούν σταδιακά από το 2016 έως το 2020, σύμφωνα με το άρθρο 278 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013.

Λοιπές τροπολογίες: Δεν απαιτείται ενωσιακή θέση, δεδομένου ότι οι σχετικές διατάξεις δεν επηρεάζουν το δίκαιο της Ένωσης.

Θέμα 6. Ηλεκτρονικά έγγραφα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων – ενημέρωση σχετικά με το έργο της επιτροπής εμπειρογνωμόνων του RID

Έγγραφο: CR 25/6.

Αρμοδιότητα: Ένωση.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: άνευ αντικειμένου.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: Να σημειωθεί η ενημέρωση.

www.parlament.gv.at

Θέμα 7. Μερική αναθεώρηση του προσαρτήματος Δ (CUV)

Έγγραφα: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση.

Συνιστώμενη ενωσιακή θέση: Να υποστηριχθούν οι τροπολογίες στα άρθρα 2 και 9, δεδομένου ότι διασαφηνίζουν τους ρόλους του κατόχου και του υπεύθυνου για τη συντήρηση σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης (οδηγία 2008/110/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1]). Ωστόσο, η προτεινόμενη τροποποίηση του άρθρου 7 - η οποία υποβλήθηκε από τη Γαλλία και αφορά την ευθύνη του προσώπου που έχει προμηθεύσει το όχημα για χρήση ως μέσο μεταφοράς, σε περίπτωση ζημίας οφειλόμενης σε ελάττωμα του οχήματος - πρέπει να μελετηθεί διεξοδικότερα στην Ένωση προτού ληφθεί απόφαση στον OTIF. Συνεπώς, η Ένωση δεν είναι σε θέση να υποστηρίξει την εν λόγω πρόταση τροποποίησης κατά την επικείμενη σύνοδο της αναθεωρητικής επιτροπής και προτείνει την αναβολή της απόφασης για την επόμενη Γενική Συνέλευση με σκοπό την περαιτέρω εξέταση του εν λόγω ζητήματος. Η Ένωση λαμβάνει την ίδια θέση, ήτοι αναβολή της απόφασης για την επόμενη Γενική Συνέλευση με σκοπό την περαιτέρω εξέταση του ζητήματος, όσον αφορά την πρόταση της Γερμανίας για ένα νέο άρθρο 1α που παρουσιάστηκε στον OTIF κατά τον ενωσιακό συντονισμό.

[1] Οδηγία 2008/110/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (ΕΕ L 345, 23.12.2008, σ. 62).

www.parlament.gv.at

Επιπρόσθετη συνιστώμενη ενωσιακή θέση: Στο έγγραφο CR 25/7 ADD 1, σελίδα 6, στο τέλος της παραγράφου 8α, να προστεθεί η ακόλουθη πρόταση: *«The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.».*

Θέμα 8. Αναθεώρηση του προσαρτήματος Z (ATMF)

Έγγραφα: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Αρμοδιότητα: Ένωση.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση:

1) Σχετικά με το έγγραφο CR 25/8 Αναθεώρηση του προσαρτήματος Z (ATMF)

Να υπερψηφιστεί με τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

– να προστεθεί η ακόλουθη πρόταση στο άρθρο 3α παράγραφος 3:

«When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.»

Η Ένωση θα μπορούσε ενδεχομένως να αποδεχτεί τις ακόλουθες εναλλακτικές:

«For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules».

www.parlament.gv.at

ή

«When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned».

– Άρθρο 4 παράγραφος 1: να προστεθεί η ακόλουθη πρόταση στο τέλος [μετά το στοιχείο β)]:

«If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.»

– Άρθρο 5 παράγραφος 5: να διορθωθεί η αναφορά· να αντικατασταθεί η αναφορά *'Article 2w1)'* από την αναφορά *'Article 2wa(1)'*.

– Άρθρο 19: να συνδυαστεί η παράγραφος 2 και η παράγραφος 2α του άρθρου 19 με τη διαγραφή της παραγράφου 2α και την αντικατάσταση της παραγράφου 2 από το ακόλουθο τροποποιημένο κείμενο:

«These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.»

www.parlament.gv.at

2) Σχετικά με το έγγραφο 25/8 Add. 1. Έγγραφο αιτιολόγησης της αναθεώρησης του προσαρτήματος Z (ATMF)

– Γενικές αιτιολογήσεις (τέλος της σελίδας 2): να τροποποιηθεί η πρόταση ως ακολούθως: «The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.»

– Άρθρο 2 στοιχείο κ): να προστεθεί νέα παράγραφος ως ακολούθως: 'When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.'

– Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β): να προστεθεί η ενότητα SH1 εφόσον το πιστοποιητικό τύπου σχεδιασμού που εκδίδεται στο στάδιο σχεδιασμού αυτής της ενότητας προβλέπει επίσης τη δυνατότητα χρήσης της αναφερόμενης διαδικασίας. Η νέα πρόταση θα έχει την ακόλουθη διατύπωση:

«According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.»

www.parlament.gv.at

– Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α): για να ευθυγραμμιστεί η ερμηνεία αυτής της διάταξης με την αντίστοιχη της Ένωσης (άρθρο 8 παράγραφος 7 της σύστασης της Επιτροπής 2011/217/ΕΕ[1]), να προστεθεί η ακόλουθη πρόταση:

«Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.»

3) Αποτέλεσμα του ελέγχου του γερμανικού κειμένου της αναθεώρησης του προσαρτήματος Z (ATMF):

– Άρθρο 2 στοιχείο αβ): να ευθυγραμμιστεί ο ορισμός της διαπίστευσης με τη διατύπωση του άρθρου 2 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[2]:

‘Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.’

[1] Σύσταση της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2011, σχετικά με την έγκριση θέσης σε χρήση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 95, 8.4.2011, σ. 1).

[2] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218, 13.8.2008, σ. 30).

www.parlament.gv.at

– Άρθρο 5 παράγραφος 2: ο όρος «assessing entities» μεταφράζεται ως «Bewertungsstelle». Σύμφωνα με το ETV GEN-E, ο όρος «the assessing entity» μεταφράζεται ως «Prüforgan». Στην Ένωση, ο όρος «Bewertungsstelle» χρησιμοποιείται ειδικά για τους οργανισμούς αξιολόγησης σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για τον έλεγχο των κινδύνων (CSM RA). Επομένως, ο όρος του OTIF σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 θα μπορούσε να είναι παραπλανητικός. Η πρόταση θα πρέπει να χρησιμοποιεί τη λέξη «Prüforgan» στους ενιαίους νομικούς κανόνες ATMF. Βλέπε επίσης άρθρο 2 στοιχείο γβ), άρθρο 5 παράγραφοι 3 έως 7, άρθρο 6 παράγραφος 4, άρθρο 10 παράγραφοι 3α, 4 και 6 έως 8.

– Άρθρο 5 παράγραφος 4: να τροποποιηθεί η διατύπωση: «Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.»

– Άρθρο 10 παράγραφος 8: να διαγραφούν οι παρενθέσεις.

– Άρθρο 5 παράγραφος 3: μετά τη διατύπωση «Voraussetzungen», να αντικατασταθεί η λέξη «erfüllen» με τη λέξη «erfüllt».

– Άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο β): η λέξη «Identifizierungscode(se)» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη λέξη «Identifizierungscode(s)».

– Άρθρο 15 παράγραφος 1 δεύτερη πρόταση: να διαγραφεί η λέξη «nicht».

– Άρθρο 15α παράγραφος 1 δεύτερη πρόταση: να εισαχθεί τελεία μετά τη λέξη «entsprechen» και να ξεκινήσει τρίτη πρόταση με τη φράση «Es hat insbesondere:»

www.parlament.gv.at

4) Στο γαλλικό κείμενο, ο ορισμός του άρθρου 2 στοιχείο ιδ) θα πρέπει να έχει την ακόλουθη διατύπωση:

«détenteur» désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.».

Θέμα 9. Μερική αναθεώρηση του προσαρτήματος ΣΤ (APTU)

Έγγραφα: ΣΧΕΤ: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Αρμοδιότητα: Ένωση.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: να υποστηριχθούν οι συντακτικές τροποποιήσεις.

Θέμα 10. Εντολή για την ενοποίηση του κειμένου της αιτιολογικής έκθεσης

Έγγραφο: CR 25/10.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη.

Συνιστώμενη ενωσιακή θέση: υποστήριξη.

Θέμα 11. Συντακτικές τροποποιήσεις

Έγγραφο: CR 25/11.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: υποστήριξη με την προσθήκη της ακόλουθης νέας δεύτερης περίπτωσης:

«- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification».

www.parlament.gv.at

Θέμα 12. Μερική αναθεώρηση του προσαρτήματος Ε (CUI)

Έγγραφο: CR 25/12.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: Ένωση.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: να απορριφθούν οι τροπολογίες. Οι εν λόγω τροπολογίες που πρότεινε η CIT (Διεθνής Επιτροπή Σιδηροδρομικών Μεταφορών) περιλαμβάνουν την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του CUI στις εγχώριες δραστηριότητες, την εισαγωγή συμβατικά δεσμευτικών γενικών όρων και προϋποθέσεων και την επέκταση της ευθύνης του διαχειριστή της υποδομής για ζημίες. Χρειάζεται ενδεχομένως να μελετηθούν διεξοδικότερα, πλην όμως, εφόσον δεν συζητήθηκαν σε κανένα εσωτερικό φόρουμ του OTIF πριν από τη σύνοδο της αναθεωρητικής επιτροπής, δεν ήταν δυνατόν να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις τους με επαρκείς λεπτομέρειες. Κρίνεται πρόωρη η τροποποίηση του CUI (που, επί του παρόντος, είναι σύμφωνο με το δίκαιο της Ένωσης) κατά την επικείμενη σύνοδο της RC, χωρίς να έχει προηγηθεί κατάλληλη προετοιμασία.

Θέμα 13. Διαδικαστικοί κανόνες για τις ομάδες της αναθεωρητικής επιτροπής σχετικά με τα προσαρτήματα Α, Β, Δ και Ε

Έγγραφο: CR 25/13.

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: κράτη μέλη.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: ουδέν.

www.parlament.gv.at

Θέμα 14. Ενημέρωση σχετικά με τις μελλοντικές εργασίες

Έγγραφο: CR 25/14 (δεν είναι ακόμα διαθέσιμο).

Αρμοδιότητα: επιμερισμένη.

Άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου: άνευ αντικειμένου.

Συνιστώμενη συντονισμένη θέση: θα πρέπει να καθοριστεί επιτόπου.».

www.parlament.gv.at

ANNEX

CORRIGENDUM

to Proposal for a Council Decision on the position to be adopted by the Union at the 25th session of the OTIF Revision Committee as regards certain amendments to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and to its Appendices

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

The Decision should read as follows:

"**COUNCIL DECISION**

of

establishing the position to be adopted on behalf of the European Union at the 25th session of the OTIF Revision Committee as regards certain amendments to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and to the Appendices thereto

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 91 in conjunction with Article 218(9) thereof,

Having regard to the proposal from the European Commission,

www.parlament.gv.at

Whereas:

(1) The Union has acceded to the Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980 as amended by the Vilnius Protocol of 3 June 1999 (the "COTIF Convention"), in accordance with Council Decision 2013/103/EU[1].

(2) All Member States, with the exception of Cyprus and Malta, apply the COTIF Convention.

(3) The Revision Committee set up in accordance with point (c) of Article 13(1) of the COTIF Convention, at its 25th session due to take place from 25 to 27 June 2014, is expected to decide upon certain amendments to the COTIF Convention as well as to certain Appendices thereto, namely Appendices B (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail – CIM), D (Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic – CUV), E (Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic – CUI), F (Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic – APTU), and G (Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic – ATMF).

[1] Council Decision 2013/103/EU of 16 June 2011 on the signing and conclusion of the Agreement between the European Union and the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail on the Accession of the European Union to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as amended by the Vilnius Protocol of 3 June 1999 (OJ L 51, 23.2.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

(4) The amendments to the COTIF Convention have the objective of updating the tasks of the Committee of Technical Experts and the definition of "keeper" in line with Union law and of modifying certain rules concerning the financing of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), its auditing and reporting as well as minor administrative changes.

(5) The amendments to Appendix B (CIM) aim to give preference to the electronic form of the consignment note and its accompanying documents and to clarify certain provisions of the contract of carriage.

(6) The amendments to Appendix D (CUV) presented by the Secretary General of OTIF have the objective of clarifying the roles of the keeper and the entity in charge of maintenance, in the contracts of use of vehicles in international rail traffic. France has presented a separate proposal concerning the liability for damage caused by a vehicle. Germany has also presented a separate proposal concerning the scope of the CUV Uniform rules.

(7) The amendments to Appendix G (ATMF) aim to update the provisions concerning the technical admission of railway material used in international traffic, clarify the functions of and relations between the Contracting State as defined in that Appendix, the competent authority and the assessing entity, as well as harmonise terms in line with Union law.

www.parlament.gv.at

(8) The amendments to Appendix F (APTU) aim to maintain consistency with the revised Appendix G (ATMF).

(9) The amendments to Appendix E (CUI) suggested by the International Rail Transport Committee (CIT) aim to extend the scope of the uniform rules concerning the contract of use of infrastructure to domestic rail transport, to create a legal basis for general terms and conditions of use of railway infrastructure, and to extend the liability of the infrastructure manager for damage or losses caused by the infrastructure.

(10) The Secretary General of OTIF has also proposed editorial changes to replace the term "European Communities" by "European Union" throughout the COTIF Convention and the Appendices thereto.

(11) Most of the proposed amendments are in line with the law and the strategic objectives of the Union, and should therefore be supported by the Union. Certain amendments have no impact on Union law and do not need a position to be agreed at Union level. Finally, some amendments need more discussion within the Union and should be rejected at this meeting of the Revision Committee; should the latter amendments be approved without modification that is acceptable for the Union, the Union should formulate an objection following the procedure established in Article 35(4) of the COTIF Convention,

HAS ADOPTED THIS DECISION:

www.parlament.gv.at

Article 1

1. The position to be taken on the Union's behalf at the 25th session of the Revision Committee set up by the Convention concerning International Carriage by Rail shall be in accordance with the Annex to this Decision.

2. Minor changes to the documents mentioned in the Annex to this Decision may be agreed by the representatives of the Union in the Revision Committee without further decision of the Council.

Article 2

After its adoption, the Decision of the Revision Committee shall be published in the *Official Journal of the European Union*.

Article 3

This Decision shall enter into force on the day of its adoption.

Done at Brussels,

For the Council
The President

www.parlament.gv.at

ANNEX

1. Introduction

The Secretary General of OTIF has convened the 25th session of the Revision Committee (RC) of the COTIF Convention in Berne on 25-27 June 2014.

2. Referenced documents

Documents concerning the agenda items were circulated to OTIF Member States and are available on the website of OTIF at the following link: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html

3. Comments on each agenda item

Item 1. Opening the meeting and establishing the quorum

Document: none.

Competence: shared.

Exercising voting rights: not applicable.

www.parlament.gv.at

Recommended coordinated position: none.

There is a quorum in the RC when the majority of the OTIF Member States enjoying the right to vote are represented there at the time of the vote. However, Article 13(3) of the COTIF Convention provides that OTIF Member States having made a declaration concerning the non-application of one or more Appendices do not have the right to vote concerning amendments to the given Appendix.

The following OTIF Member States have not withdrawn their declarations on the non-application of certain Appendices:

Pakistan, Russia (concerning Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV), the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), CUV, CUI, APTU and ATMF), Georgia (concerning CUV, CUI, APTU and ATMF), the Czech Republic, Norway, Slovakia, the United Kingdom (concerning CUI, APTU and ATMF), France (concerning ATMF).

When discussing amendments to the relevant Appendices, the number of OTIF Member States having made a declaration on the non-application of the Appendix in question has to be deducted from the number of active members of OTIF (46) to establish the quorum concerning the vote on the Appendix in question.

In the case of Union competence, the Union may vote for all of its members having the right to vote, without regard to the physical presence of those members at the vote; thus, the quorum may be different in the case of the Union representing its Member States and in the case of Union Member States voting for themselves.

www.parlament.gv.at

Item 2. Election of chair and vice chair

Document: none.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Member States.

Recommended coordinated position: none.

Item 3. Adoption of the agenda

Document: CR 25/3.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Member States.

Recommended coordinated position: none.

Item 4. Partial revision of COTIF – Basic Convention

Documents: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Member States.

www.parlament.gv.at

Recommended coordinated position:

Amendments to Article 3 (International cooperation) to be supported (editorial change to replace the reference to the "European Communities" with a reference to the "European Union").

Amendments to Article 12 (Execution of judgments. Attachment) to be supported as it amends the definition of "keeper" in line with Union law.

Amendments to Article 20 (Committee of Technical Experts) to be supported as they are necessary to update the APTU Uniform Rules and ATMF Uniform Rules in order to keep them in line with Union law.

Other amendments: no Union position necessary as these amendments relate to the financing of the organisation, auditing or include administrative changes regarding the work programme, the annual report and the lists of lines or services, which have no impact on Union law.

Item 5. Partial Revision of Appendix B (CIM)

Documents: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Union for Articles 6 and 6a; Member States for other Articles.

www.parlament.gv.at

Recommended coordinated position:

Amendments to Article 6 and Article 6a concern Union law because of the use of the consignment note and its accompanying documents for customs and sanitary and phytosanitary (SPS) procedures. The Union agrees with the intention of OTIF to give priority to the electronic form of consignment notes. However, at present, the adoption of these amendments may lead to unintended consequences. The current simplified procedure for customs transit by rail is only possible with paper documents. Therefore, if railways opt for the electronic consignment note, they will have to use the standard transit procedure and the New Computerised Transit System (NCTS).
The Commission has started preparations for a working group to discuss the use of electronic transport documents for transit under Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council[1]. That working group will have its kick-off meeting on 4-5 June 2014. The Union agrees also with the intention to provide the accompanying documents in electronic format. However, under current Union law there is no legal basis to provide the documents (e.g. Common Veterinary Entry Document, Common Entry Document) which have to accompany SPS related goods in electronic format and, therefore, they need to be provided on paper. The Commission has prepared a draft Regulation, which will cater for electronic certification, and the draft is currently under discussion in the European Parliament and the Council. That Regulation (Official Control Regulation) is envisaged to be adopted by end of 2015/beginning of 2016; however, there will be a transitional period for its enforcement.

[1] Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code (OJ L 269, 10.10.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

Therefore, the Union suggests that no decision should be taken on these items at the present session of the RC and that OTIF continue cooperation with the Union on this issue in order to have a well-prepared solution for an upcoming revision of CIM which should ideally be synchronised with Regulation (EU) No 952/2013 and its implementing provisions which are to be in force from 1 May 2016. Certain electronic procedures may be phased in between 2016 and 2020 in accordance with Article 278 of Regulation (EU) No 952/2013.

Other amendments: no Union position necessary as these provisions do not affect Union law.

Item 6. Electronic documents concerning the carriage of dangerous goods – information on the work of the RID Committee of Experts

Document: CR 25/6.

Competence: Union.

Exercising voting rights: not applicable.

Recommended coordinated position: to take note of the information.

www.parlament.gv.at

Item 7. Partial revision of Appendix D (CUV)

Documents: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Union.

Recommended Union position: Amendments to Articles 2 and 9 to be supported as they clarify the roles of the keeper and of the entity in charge of maintenance, in line with Union law (Directive 2008/110/EC of the European Parliament and of the Council[1]). However, the proposed amendment to Article 7 submitted by France, concerning the liability of the person who has provided a vehicle for use as a means of transport in case of damage resulting from a defect of the vehicle, needs further analysis within the Union before taking a decision in OTIF. Therefore, the Union is not in a position to support this amendment proposal at this RC and proposes to postpone the decision until the next General Assembly in order to further assess this issue. The Union takes the same position, i.e. to postpone the decision until the next General Assembly in order to further assess the issue, on the proposal of Germany for a new Article 1a presented to OTIF during Union coordination.

[1] Directive 2008/110/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 2008 amending Directive 2004/49/EC on safety on the Community's railways (Railway Safety Directive) (OJ L 345, 23.12.2008, p. 62).

www.parlament.gv.at

Additional recommended Union position: In document CR 25/7 ADD 1, page 6, at the end of paragraph 8a, add: "The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.".

Item 8. Revision of Appendix G (ATMF)

Documents: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Competence: Union.

Exercising voting rights: Union.

Recommended coordinated position:

(1) On Ref. CR 25/8 Revision of Appendix G (ATMF)

To vote in favour with the following comments:

– add the following sentence to Article 3a(3):

"When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

The Union could accept the following alternatives:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.";

www.parlament.gv.at

or

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.";

– Article 4(1): add the following sentence at the end [after point (b)]:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.";

– Article 5(5): Correct the reference; replace "*Article 2w1)"* with *"Article 2wa(1)"*.

– Article 19: Combine Article 19(2) and (2a) by deleting (2a) and replacing (2) by the following modified text:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.".

www.parlament.gv.at

(2) On 25/8 Add. 1. Justification document for the Revision of Appendix G (ATMF)

– General justifications (end of page 2): modify the sentence as follows: "The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.";

– point (t) of Article 2: add a new paragraph: "When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.";

– point (b) of Article 4(1): Add module SH1 since the design type certificate issued in the design phase of this module also provides the possibility to use the procedure described. The new sentence would read:

"According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.";

www.parlament.gv.at

– Article 7(1a): to align the interpretation of this provision with that of the Union (Article 8(7) of Commission Recommendation 2011/217/EU[1]), add the following sentence:

"Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.".

(3) Result of the verification of the German version of the Revision of Annex G (ATMF):

– Point (ab) of Article 2: Align the definition of accreditation with the wording of Article 2(10) of Regulation (EC) No 765/2008 of the European Parliament and of the Council[2]

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Commission Recommendation 2011/217/EU of 29 March 2011 on the authorisation for the placing in service of structural subsystems and vehicles under Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 95, 8.4.2011, p. 1).

[2] Regulation (EC) No 765/2008 of the European Parliament and of the Council of 9 July 2008 setting out the requirements for accreditation and market surveillance relating to the marketing of products and repealing Regulation (EEC) No 339/93 (OJ L 218, 13.8.2008, p. 30).

www.parlament.gv.at

– Article 5(2): "assessing entities" is translated as "Bewertungsstelle". According to the ETV GEN-E "the assessing entity" is translated as "Prüforgan". In the Union, the term "Bewertungsstelle" is especially assigned to assessment bodies according to the common safety method for risk assessment (CSM RA). Therefore, the OTIF term according to Article 5(2) could be misleading. The proposal is to use the word "Prüforgan" in ATMF. See also point (cb) of Article 2, Article 5(3) - (7), Article 6(4), Article 10(3a), (4), (6) - (8).

– Article 5(4) change the wording: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die-zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Article 10(8): delete the brackets.

– Article 5(3): after the wording "Voraussetzungen", replace ,"erfüllen" by "erfüllt".

– Point (b) of Article 11(3) : the word "Identifizierungscode(se)" should be replaced by "Identifizierungscode(s)".

– Second sentence of Article 15(1): delete "nicht".

– Second sentence of Article 15a(1): put a full stop after "entsprechen" and start the third sentence with "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

(4) In the French version, the definition in point (n) of Article 2 should read:

"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.".

Item 9. Partial revision of Appendix F (APTU)

Documents: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Competence: Union.

Exercising voting rights: Union.

Recommended coordinated position: editorial amendments to be supported.

www.parlament.gv.at

Item 10. Mandate for the consolidation of the Explanatory Report

Document: CR 25/10.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Member States.

Recommended Union position: to be supported.

Item 11. Editorial amendments

Document: CR 25/11.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Member States.

Recommended coordinated position: to be supported with the addition of the following new second indent:

"- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;".

www.parlament.gv.at

Item 12. Partial revision of Appendix E (CUI)

Document: CR 25/12.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Union.

Recommended coordinated position: amendments to be rejected. These amendments suggested by CIT include the extension of the scope of CUI to domestic operations, the introduction of contractually binding General Terms and Conditions and the extension of the infrastructure manager's liability for damage. They may deserve further consideration but as they have not been discussed in any internal forum of OTIF before the RC, their impact could not have been assessed in sufficient detail. It seems to be premature to amend CUI (which is at present in line with Union law) at this RC without proper preparation.

Item 13. Rules of Procedure for the Working Groups of the Revision Committee concerning Appendices A, B, D and E

Document: CR 25/13.

Competence: shared.

Exercising voting rights: Member States.

Recommended coordinated position: none.

www.parlament.gv.at

Item 14. Information on future work.

Document: CR 25/14 (not available yet).

Competence: shared.

Exercising voting rights: not applicable.

Recommended coordinated position: to be determined on the spot.".

www.parlament.gv.at

ANNEXE

RECTIFICATIF

à la proposition de décision du Conseil établissant la position à adopter par l'Union lors de la 25e session de la commission de révision de l'OTIF en ce qui concerne certaines modifications de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de ses appendices

(10952/2/14 REV 2 du 19.6.2014)

La décision se lit comme suit:

"**DÉCISION DU CONSEIL**

du

établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne
lors de la 25e session de la commission de révision de l'OTIF
en ce qui concerne certaines modifications de la convention relative
aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
et de ses appendices

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

www.parlament.gv.at

considérant ce qui suit:

(1) L'Union a adhéré à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après dénommée "convention COTIF"), conformément à la décision n° 2013/103/UE du Conseil[1].

(2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, appliquent la convention COTIF.

(3) La commission de révision créée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point c), de la convention COTIF, lors de sa 25e session qui se tiendra du 25 au 27 juin 2014, devrait prendre une décision en ce qui concerne certaines modifications de la convention COTIF ainsi que de certains de ses appendices, à savoir les appendices B (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises - CIM), D (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire - CUV), E (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire - CUI), F (Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international - APTU) et G (Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international - ATMF).

[1] Décision du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 , telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Les modifications de la convention COTIF ont pour objectif de mettre à jour les tâches du comité des experts techniques et la définition de "détenteur" conforme au droit de l'Union et de modifier certaines règles concernant le financement de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ses règles en matière d'audit et de rapport, ainsi que des points mineurs de son administration.

(5) Les modifications de l'appendice B (CIM) visent à donner la préférence à la forme électronique de la lettre de voiture et de ses documents d'accompagnement, et à clarifier certaines dispositions du contrat de transport.

(6) Les modifications de l'appendice D (CUV) présentées par le secrétaire général de l'OTIF ont pour objectif de clarifier les rôles du détenteur et de l'entité chargée de la maintenance dans les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire. La France a présenté une proposition séparée concernant la responsabilité en cas de dommages causés par un véhicule. L'Allemagne a également présenté une proposition séparée concernant le champ d'application des règles uniformes CUV.

(7) Les modifications de l'appendice G (ATMF) visent à mettre à jour les dispositions concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, en clarifiant les fonctions respectives et les relations entre l'État contractant défini dans l'appendice, l'autorité compétente et l'entité chargée de l'évaluation et en harmonisant la terminologie avec celle du droit de l'Union.

www.parlament.gv.at

(8) Les modifications de l'appendice F (APTU) visent à maintenir la cohérence avec l'appendice G révisé (ATMF).

(9) Les modifications de l'appendice E (CUI) suggérées par le comité international des transports ferroviaires (CIT) visent à élargir le champ d'application des règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure au transport national ferroviaire, à créer la base juridique pour des modalités et conditions générales d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à étendre la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure aux dommages ou pertes causés par l'infrastructure.

(10) Le secrétaire général de l'OTIF a proposé également des modifications d'ordre rédactionnel, afin de remplacer le terme "Communautés européennes" par "Union européenne" dans l'ensemble de la convention COTIF et de ses appendices.

(11) La plupart des modifications proposées sont conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union et devraient donc être approuvées par l'Union. Certaines modifications n'ayant pas d'incidence sur le droit de l'Union, il n'est pas nécessaire de convenir d'une position à leur sujet à l'échelon de l'Union. Enfin, certaines modifications nécessitent un examen plus approfondi au sein de l'Union et devraient être rejetées lors de la session de la commission de révision. Dans le cas où ces modifications seraient approuvées sans reformulation acceptable pour l'Union, celle-ci devra formuler une objection selon la procédure prévue à l'article 35, paragraphe 4, de la convention COTIF,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

www.parlament.gv.at

Article premier

1. La position à prendre au nom de l'Union lors de la 25e session de la commission de révision instituée par la convention relative aux transports internationaux ferroviaires correspond à l'annexe de la présente décision.

2. Des modifications mineures aux documents mentionnés dans l'annexe de la présente décision peuvent être acceptées par les représentants de l'Union au sein de la commission de révision sans autre décision du Conseil.

Article 2

Une fois adoptée, la décision de la commission de révision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

www.parlament.gv.at

ANNEXE

1. Introduction

Le secrétaire général de l'OTIF a programmé la 25e session de la commission de révision (CR) de la convention COTIF à Berne du 25 au 27 juin 2014.

2. Documents de référence

Les documents concernant les points à l'ordre du jour ont été distribués aux États membres de l'OTIF et sont disponibles sur le site de l'OTIF, à l'adresse suivante: http://www.otif.org/fr/droit/commission-de-revision/documents-de-travail.html.

3. Remarques sur les différents points à l'ordre du jour

Point 1. Ouverture de la réunion et vérification du quorum

Document: aucun.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: sans objet.

www.parlament.gv.at

Position coordonnée recommandée: néant.

Le quorum est atteint au sein de la CR lorsque la majorité des États membres de l'OTIF bénéficiant du droit de vote est représentée au moment du vote. Toutefois, l'article 13, paragraphe 3, de la convention COTIF, qui prévoit que les États membres de l'OTIF qui ont fait une déclaration concernant la non-application d'un ou plusieurs appendices n'ont pas le droit de vote sur les modifications du ou des appendices en question.

Les États membres de l'OTIF suivants n'ont pas retiré leur déclaration relative à la non-application de certains appendices:

Pakistan, Russie (appendices concernant les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV), concernant le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), CUV, CUI, APTU et ATMF), Géorgie (appendices CUV, CUI, APTU et ATMF), République tchèque, Norvège, Slovaquie, Royaume-Uni (appendices CUI, APTU et ATMF), France (appendice ATMF).

Lors de l'examen des modifications d'un des appendices en cause, le nombre d'États membres de l'OTIF ayant fait une déclaration sur la non-application de cet appendice doit être déduit du nombre des membres actifs de l'OTIF (46) pour le calcul du quorum aux fins du vote sur cet appendice.

Dans les cas où l'Union est compétente, elle peut voter pour tous ses membres ayant le droit de vote, que ceux-ci soient ou non présents physiquement lors du vote; de ce fait, le quorum peut varier selon que l'Union représente ses États membres ou que les États membres de l'Union votent pour leur propre compte.

www.parlament.gv.at

Point 2. Élection du président et du vice-président

Document: aucun.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: États membres.

Position coordonnée recommandée: néant.

Point 3. Adoption de l'ordre du jour

Document: CR 25/3.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: États membres.

Position coordonnée recommandée: néant.

Point 4. Révision partielle de la COTIF - convention de base

Documents: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: États membres.

www.parlament.gv.at

Position coordonnée recommandée:

Les modifications de l'article 3 (coopération internationale) doivent être soutenues (moyennant une modification d'ordre rédactionnel: remplacement de la référence aux "Communautés européennes" par une référence à l'"Union européenne").

Les modifications de l'article 12 (Exécution de jugements. Saisies) doivent être soutenues car elles portent sur la définition de "détenteur", qui est alignée sur celle du droit de l'Union.

Les modifications de l'article 20 (Commission d'experts techniques) doivent être soutenues car elles sont nécessaires pour mettre à jour les règles uniformes APTU et ATMF afin de les maintenir en conformité avec le droit de l'Union.

Pour les autres modifications, il n'est pas nécessaire de définir une position de l'Union car elles concernent le financement de l'organisation, les audits ou des changements administratifs en relation avec le programme de travail, le rapport annuel et les listes de lignes ou de services, qui n'ont pas d'incidence sur le droit de l'Union.

Point 5. Révision partielle de l'appendice B (CIM)

Documents: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: l'Union pour les articles 6 et 6 bis. Les États membres pour les autres articles.

www.parlament.gv.at

Position coordonnée recommandée:

Les modifications de l'article 6 et l'article 6 *bis* concernent le droit de l'Union, du fait de l'utilisation de la lettre de voiture et de ses documents d'accompagnement pour les procédures douanières, sanitaires et phytosanitaires. L'Union souscrit à l'intention de l'OTIF de donner la priorité à la forme électronique des lettres de voiture. Toutefois, l'adoption de ces modifications pourrait, en ce moment, avoir des conséquences intempestives. En effet, la procédure simplifiée actuellement en vigueur pour le transit douanier ferroviaire n'est possible qu'avec des documents papier. De ce fait, si les compagnies ferroviaires optent pour la lettre de voiture électronique, elles devront utiliser la procédure de transit normalisée et le nouveau système de transit informatisé.
La Commission a entamé des travaux préparatoires en vue de la constitution d'un groupe de travail chargé d'examiner l'utilisation des documents de transport électroniques pour le transit dans le cadre du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil[1]. Ce groupe de travail tiendra sa première réunion les 4 et 5 juin 2014. L'Union souscrit également à l'intention de fournir les documents d'accompagnement sous forme électronique. Toutefois, le droit actuel de l'Union n'offrant pas de base juridique pour fournir sous forme électronique les documents (tels que le document vétérinaire commun d'entrée ou le document commun d'entrée) qui doivent accompagner les marchandises à caractère sanitaire ou phytosanitaire, ces documents doivent être fournis sur papier. La Commission a préparé un projet de règlement qui permettra la certification électronique: ce projet est en cours d'examen au Parlement européen et au Conseil. Ce règlement sur les contrôles officiels devrait être adopté d'ici fin 2015/début 2016, mais une période de transition sera prévue pour son application.

[1] Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

L'UE suggère donc de ne pas statuer sur ces points lors de cette session de la commission de révision et de poursuivre la coopération de l'OTIF avec l'Union sur cette question, afin de disposer d'une solution bien préparée pour la prochaine révision du CIM, qu'il conviendrait idéalement de synchroniser avec le règlement (UE) n° 952/2013 et ses dispositions d'application, dont l'entrée en vigueur est prévue à partir du 1er mai 2016. Certaines procédures électroniques peuvent être introduites entre 2016 et 2020, conformément à l'article 278 du règlement (UE) n° 952/2013.

Pour les autres modifications, il n'est pas nécessaire de définir une position de l'Union car elles n'ont pas d'incidence sur le droit de l'Union.

Point 6. Documents électroniques concernant le transport de marchandises dangereuses - informations sur les travaux de la commission d'experts pour le RID

Document: CR 25/6.

Compétence: Union.

Exercice des droits de vote: sans objet.

Position coordonnée recommandée: prendre note des informations.

www.parlament.gv.at

Point 7. Révision partielle de l'appendice D (CUV)

Documents: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: Union.

Position recommandée de l'Union: Les modifications des articles 2 et 9 doivent être soutenues car elles clarifient les rôles du détenteur et de l'entité chargée de la maintenance, en conformité avec le droit de l'Union (directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil[1]). La modification proposée par la France pour l'article 7, concernant la responsabilité, en cas de dommage résultant d'un défaut du véhicule, de la personne qui a fourni un véhicule en vue de son utilisation pour le transport, nécessite toutefois une analyse plus approfondie au sein de l'Union avant une prise de décision par l'OTIF. L'Union n'est de ce fait pas en position de soutenir cette proposition de modification lors de la session de la CR et propose de reporter la décision à la prochaine assemblée générale afin d'examiner ce point plus en détail. Concernant la proposition présentée par l'Allemagne à l'OTIF lors de la phase de coordination de l'Union visant à intégrer un nouvel article 1a, l'Union adopte la même position, autrement dit se prononce en faveur d'un report de la décision à la prochaine assemblée générale en vue de procéder à un examen plus approfondi.

[1] Directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) (JO L 345 du 23.12.2008, p. 62).

www.parlament.gv.at

Position supplémentaire recommandée de l'Union: Page 6, paragraphe 8, point a), du document CR 25/7 ADD 1, ajouter à la fin: "La modification de l'article 9, paragraphe 3, premier alinéa, est sans incidence sur la répartition actuelle des responsabilités entre l'ECE et le détenteur des véhicules.".

Point 8. Révision de l'appendice G (ATMF)

Documents: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Compétence: Union.

Exercice des droits de vote: Union.

Position coordonnée recommandée:

1) Concernant le document CR 25/8 relatif à la révision de l'appendice G (ATMF)

Votre en faveur en formulant les observations suivantes:

– ajouter la phrase suivante à l'article 3a, paragraphe 3:

"Lorsque leurs activités sont exercées au sein de l'UE, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont uniquement soumis à la législation européenne.";

L'Union pourrait accepter les autres solutions suivantes:

"Pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure dont les activités sont exercées au sein de l'UE, la législation de l'UE prime les dispositions des présentes règles uniformes.";

www.parlament.gv.at

ou

"Lorsque leurs activités sont exercées au sein de l'Union européenne, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont exclusivement soumis aux règles de l'Union européenne et n'appliquent donc pas les présentes règles uniformes, excepté dans les cas où il n'existe aucune règle de l'UE régissant le sujet particulier concerné.";

Article 4, paragraphe 1: ajouter la phrase suivante à la fin [après le point b)]: "Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis simultanément."

– Article 5, paragraphe 5: Corriger la référence; remplacer *"article 2, lettre w1)"* par "*article 2, lettre wa1*)".

– Article 19: Regrouper les paragraphes 2 et 2a de l'article 19 en supprimant le paragraphe 2a et en remplaçant le paragraphe 2 par le texte modifié suivant:

"Les présentes règles uniformes n'ont pas d'incidence sur les admissions octroyées avant le 1er janvier 2011 pour les véhicules existant au 1er janvier 2011 et portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, et pour les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation.".

www.parlament.gv.at

2) Concernant le document 25/8 Add. 1. Motifs de la révision de l'appendice G (ATMF)

– Justifications générales (bas de la page 2): modifier la phrase comme suit: "Les modifications non mentionnées dans les présentes justifications générales sont expliquées dans la suite du document.";

– Article 2, point t: ajouter le nouveau paragraphe: "Lorsque les gestionnaires d'infrastructure exploitent des véhicules tels que des wagons de fret destinés au transport de matériaux de construction ou aux fins d'activités d'entretien des infrastructures, ils le font en qualité d'entreprise ferroviaire.";

– Article 4, paragraphe 1, point b): Ajouter le module SH1, étant donné que le certificat de type de conception délivré lors de la phase de conception de ce module donne également la possibilité de recourir à la procédure décrite. La phrase serait modifiée comme suit:

"Conformément à l'article 10, paragraphe 8, il est correctement démontré avec un certificat de vérification que le véhicule correspond au type de construction admis, ce qui ne constitue pas véritablement une procédure simplifiée.
Le certificat de vérification est délivré conformément au module approprié défini dans les PTU concernées; il peut s'agir du module SD ou du module SF pour le certificat d'examen de type ou du module SH1 pour le certificat d'examen de la conception.".

www.parlament.gv.at

– Article 7, paragraphe 1a: afin d'aligner l'interprétation de cette disposition sur celle de l'Union (article 8, paragraphe 7, de la recommandation de la Commission 2011/217/UE[1]), ajouter la phrase suivante:

"Compte tenu du fait que les procédures d'admission peuvent prendre plusieurs mois, il est recommandé que les règles à appliquer par l'autorité compétente pour un processus d'admission donné soient celles qui étaient en vigueur à la date de la demande et qu'aucune nouvelle règle ne soit imposée au cours des phases ultérieures du processus.".

3) Résultat de la vérification de la version allemande de la révision de l'appendice G (ATMF):

– Article 2, point ab): aligner la définition de l'accréditation sur la formulation de l'article 2, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil[2].

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.";

---

1 Recommandation 2011/217/UE de la Commission du 29 mars 2011 relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 95 du 8.4.2011, p. 1).

2 Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

www.parlament.gv.at

– Article 5, paragraphe 2: "assessing entities" est traduit par "Bewertungsstelle". Conformément à ETV GEN-E "the assessing entity" est traduit par "Prüforgan". Dans la législation de l'Union, le terme "Berwertungsstelle" désigne expressément les organismes d'évaluation conformément à la méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques (CSM RA). De ce fait, le terme de l'OTIF figurant à l'article 5, paragraphe 2, pourrait prêter à confusion. Il est proposé d'utiliser le terme "Prüforgan" également dans les ATMF. Voir également l'article 2, point cb), l'article 5, paragraphes 3 à 7, l'article 6, paragraphe 4, l'article 10, paragraphes 3a, 4, et 6 à 8.

– L'article 5, paragraphe 4, est modifié comme suit: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Article 10, paragraphe 8: supprimer les parenthèses.

– Article 5, paragraphe 3: après le terme "Voraussetzungen", remplacer "erfüllen" par "erfüllt".

– Article 11, paragraphe 3, point b): il y a lieu de remplacer le terme "Identifizierungscode(se)" par "Identifizierungscode(s)".

– Article 15, paragraphe 1, deuxième phrase: supprimer "nicht".

– Article 15a, paragraphe 1, deuxième phrase: mettre un point après "entsprechen" et commencer une troisième phrase par "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

4) Dans la version française, la définition figurant à l'article 2, point n), est la suivante:

"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.".

Point 9. Révision partielle de l'appendice F (APTU)

Documents: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Compétence: Union.

Exercice des droits de vote: Union.

Position coordonnée recommandée: modifications d'ordre rédactionnel à soutenir.

www.parlament.gv.at

Point 10. Mandat pour la consolidation du rapport explicatif

Document: CR 25/10.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: États membres.

Position de l'Union recommandée: soutien.

Point 11. Modifications d'ordre rédactionnel

Document: CR 25/11.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: États membres.

Position coordonnée recommandée: à soutenir, moyennant l'ajout du nouveau deuxième tiret suivant:

"- de prévoir une période de trois semaines afin que les États membres vérifient ces modifications d'ordre rédactionnel avant leur notification;".

Point 12. Révision partielle de l'appendice E (CUI)

Document: CR 25/12.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: Union.

Position coordonnée recommandée: modifications à rejeter. Ces modifications, suggérées par le CIT, comprennent l'extension du champ d'application du CUI aux opérations intérieures, l'introduction de modalités et de conditions générales contractuelles contraignantes, et enfin l'extension de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure en cas de dommage. Ces modifications pourraient mériter une analyse plus approfondie, mais comme elles n'ont été examinées dans aucune instance interne de l'OTIF avant la session de la CR, leur incidence n'a pu être évaluée suffisamment en détail. Il semble prématuré de modifier le CUI (qui est actuellement conforme au droit de l'Union) lors de cette session de la CR, en l'absence d'une préparation adéquate.

Point 13. Règlement intérieur des groupes de travail de la commission de révision pour les appendices A, B, C, D et E

Document: CR 25/13.

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: États membres.

Position coordonnée recommandée: néant.

www.parlament.gv.at

Point 14. Informations sur les travaux futurs

Document: CR 25/14 (pas encore disponible).

Compétence: partagée.

Exercice des droits de vote: sans objet.

Position coordonnée recommandée: à définir sur place.".

www.parlament.gv.at

PRILOG

ISPRAVAK

Prijedloga Odluke Vijeća o stajalištu koje treba zauzeti Unija na 25. sjednici Revizijskog odbora OTIF-a u pogledu određenih izmjena Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) i njezinih dodataka

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014.)

Odluka bi trebala glasiti kako slijedi:

„ODLUKA VIJEĆA

od

o utvrđivanju stajališta koje treba usvojiti u ime Europske unije na 25. sjednici Odbora za reviziju OTIF-a u pogledu određenih izmjena Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) i njezinih dodataka

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. u vezi s njegovim člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

(1) Unija je pristupila Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980. kako je izmijenjena Protokolom iz Vilniusa od 3. lipnja 1999. („Konvencija COTIF-a”), u skladu s Odlukom Vijeća 2013/103/EU[1].

(2) Sve države članice, uz iznimku Cipra i Malte, primjenjuju Konvenciju COTIF-a.

(3) Očekuje se da će Odbor za reviziju, osnovan u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (c) Konvencije COTIF, na svojoj 25. sjednici koja se treba održati od 25. do 27. lipnja 2014. odlučiti o određenim izmjenama Konvencije COTIF i određenih njezinih dodataka, i to dodataka B (Jedinstvena pravila o Ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe – CIM), D (Jedinstvena pravila o ugovorima o korištenju vozila u međunarodnom željezničkom prometu – CUV), E (Jedinstvena pravila o Ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu – CUI), F (Jedinstvena pravila o vrednovanju tehničkih standarda i prihvaćanju jedinstvenih tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena korištenju u međunarodnom prometu – APTU), i G (Jedinstvena pravila o tehničkom odobravanju željezničkih sredstava koja se koriste u međunarodnom prometu – ATMF).

[1] Odluka Vijeća 2013/103/EU od 16. lipnja 2011. o potpisivanju i sklapanju Sporazuma između Europske unije i Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz o pristupanju Europske unije Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilniusa od 3. lipnja 1999. (SL L 51, 23.2.2013., str. 1.).

www.parlament.gv.at

(4) Ciljevi su izmjena Konvencije COTIF-a ažuriranje zadaća Odbora tehničkih stručnjaka i definiranje „vlasnika ili upravitelja” (*keeper*) u skladu s pravom Unije te preinačavanje određenih pravila o financiranju Međuvladine organizacije za međunarodni željeznički prijevoz (OTIF), njezinoj reviziji i izvješćivanju, kao i manje administrativne izmjene.

(5) Cilj je izmjena Dodatka B (CIM) davanje prednosti elektroničkom obliku sprovodnog lista i njegovih pratećih dokumenata te pojašnjavanje određenih odredbi ugovora o prijevozu.

(6) Cilj izmjena Dodatka D (CUV) koje je predstavio glavni tajnik OTIF-a je pojašnjavanje uloge vlasnika ili upravitelja i subjekta nadležnog za održavanje u ugovorima o korištenju vozila u međunarodnom željezničkom prometu. Francuska je podnijela odvojeni prijedlog u vezi s odgovornošću za štetu koju je izazvalo vozilo. Njemačka je također podnijela odvojeni prijedlog u vezi s područjem primjene jedinstvenih pravila CUV-a.

(7) Cilj je izmjena Dodatka G (ATMF) ažuriranje odredbi o tehničkom odobravanju željezničkih sredstava koja se koriste u međunarodnom prometu, pojašnjavanje funkcija ugovorne države kako je definirana u tom Dodatku, nadležnog tijela i subjekta za procjenu i njihovih međusobnih odnosa, kao i usklađivanje pojmova s pravom Unije.

(8) Cilj je izmjena Dodatka F (APTU) održavanje dosljednosti s revidiranim Dodatkom G (ATMF).

(9) Cilj izmjena Dodatka E (CUI) koje je predložio Međunarodni odbor za željeznički promet (CIT) je proširenje područja primjene jedinstvenih pravila o Ugovoru o korištenju infrastrukturom za usluge domaćeg željezničkog prometa, stvaranje pravne osnove za opće uvjete korištenja željezničke infrastrukture i proširenje odgovornosti upravitelja infrastrukturom na štetu ili gubitke izazvane infrastrukturom.

(10) Glavni tajnik OTIF-a također je predložio uredničke izmjene kojima bi se pojam „Europske zajednice" zamijenio pojmom „Europska unija" u čitavoj Konvenciji COTIF i njezinim dodacima.

(11) Većina je predloženih izmjena u skladu s pravom i strateškim ciljevima Unije te bi ih stoga Unija trebala podržati. Određene izmjene ne utječu na pravo Unije te stajalište o njima nije potrebno usuglasiti na razini Unije. Naposljetku, neke je izmjene potrebno dodatno razmotriti u okviru Unije i trebalo bi ih odbaciti na ovom sastanku Odbora za reviziju; budu li potonje izmjene odobrene bez preinake koja je prihvatljiva za Uniju, Unija bi trebala formulirati primjedbu u skladu s postupkom utvrđenim u članku 35. stavku 4. Konvencije COTIF-a.

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

www.parlament.gv.at

Članak 1.

1. Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 25. sjednici Odbora za reviziju osnovanog Konvencijom o međunarodnom željezničkom prijevozu u skladu je s prilogom ovoj Odluci.

2. Predstavnici Unije u Odboru za reviziju mogu dogovoriti manje izmjene dokumenata navedenih u prilogu ovoj Odluci bez daljnje odluke Vijeća.

Članak 2.

Nakon donošenja, odluka Odbora za reviziju objavljuje se u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 3.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Vijeće
Predsjednik

PRILOG

1. Uvod

Glavni tajnik OTIF-a sazvao je 25. sjednicu Odbora za reviziju (RC) Konvencije COTIF u Bernu 25. – 27. lipnja 2014.

2. Referentni dokumenti

Dokumenti koji se odnose na točke dnevnog reda poslani su državama članicama OTIF-a te su dostupni na mrežnim stranicama OTIF-a na sljedećoj poveznici: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html

3. Napomene o pojedinačnim točkama dnevnog reda

Točka 1. Otvaranje sastanka i utvrđivanje kvoruma

Dokument: nema.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: nije primjenjivo.

Preporučeno usklađeno stajalište: nema.

U Odboru za reviziju kvorum postoji kada je većina država članica OTIF-a koje imaju pravo glasa zastupljena za vrijeme glasovanja. Međutim, članak 13. stavak 3. Konvencije COTIF predviđa da države članice OTIF-a koje su dale izjavu o neprimjenjivanju jednog ili više dodataka nemaju pravo glasa u pogledu izmjena tog dodatka.

Sljedeće države članice OTIF-a nisu povukle svoje izjave o neprimjenjivanju određenih dodataka:

Pakistan, Rusija (u pogledu Jedinstvenih pravila o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (CIV) , Jedinstvenih pravila o međunarodnom željezničkom prijevozu opasne robe (RID), CUV-a, CUI-ja, APTU-a i ATMF-a), Gruzija (u pogledu CUV-a, CUI-ja, APTU-a i ATMF-a), Češka Republika, Norveška, Slovačka, Ujedinjena Kraljevina (u pogledu CUI-ja, APTU-a i ATMF-a), Francuska (u pogledu ATMF-a).

Kada se razmatraju izmjene odgovarajućih dodataka, broj država članica OTIF-a koje su dale izjavu o neprimjenjivanju predmetnog dodatka mora se oduzeti od broja aktivnih članica OTIF-a (46) radi utvrđivanja kvoruma u pogledu glasovanja o predmetnom dodatku.

U slučaju nadležnosti Unije, Unija može glasovati za sve svoje članice koje imaju pravo glasa, bez obzira na fizičku prisutnost tih članica na glasovanju; kvorum stoga može biti različit u slučaju kada Unija predstavlja svoje države članice i u slučaju kada države članice Unije glasaju za same sebe.

Točka 2. Izbor predsjednika i potpredsjednika

Dokument: nema.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: države članice.

Preporučeno usklađeno stajalište: nema.

Točka 3. Usvajanje dnevnog reda

Dokument: CR 25/3.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: države članice.

Preporučeno usklađeno stajalište: nema.

Točka 4. Djelomična revizija COTIF-a – Temeljna Konvencija

Dokumenti: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: države članice.

Preporučeno usklađeno stajalište:

Izmjene članka 3. (Međunarodna suradnja) treba podržati (urednička izmjena radi zamjenjivanja upućivanja na „Europske zajednice” upućivanjem na „Europsku uniju”).

Izmjene članka 12. (Izvršenje presuda. Prilog) treba podržati jer se njima izmjenjuje definicija „vlasnika ili upravitelja” (*keeper*) u skladu s pravom Unije.

Izmjene članka 20. (Odbor tehničkih stručnjaka) treba podržati jer su potrebne radi ažuriranja jedinstvenih pravila APTU-a i jedinstvenih pravila ATMF-a kako bi bila u skladu s pravom Unije.

Druge izmjene: stajalište Unije nije potrebno jer se ove izmjene odnose na financiranje organizacije, na reviziju ili uključuju administrativne izmjene u pogledu programa rada, godišnjeg izvješća i popisa pruga ili usluga, koje ne utječu na pravo Unije.

Točka 5. Djelomična revizija dodatka B (CIM)

Dokumenti: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: Unija za članke 6. i 6.a, države članice za ostale članke.

Preporučeno usklađeno stajalište:

Izmjene članka 6. i članka 6.a odnose se na pravo Unije zbog upotrebe sprovodnog lista i pratećih dokumenata u carinskim te sanitarnim i fitosanitarnim (SPS) postupcima. Unija se slaže s namjerom OTIF-a da se prednost da elektroničkom obliku sprovodnih listova. Međutim, u ovom trenutku donošenje tih izmjena može dovesti do neželjenih posljedica. Sadašnji pojednostavljeni postupak za carinski željeznički provoz moguć je samo uz dokumente u papirnatom obliku. Stoga, ako željeznice odaberu elektronički sprovodni list, morat će se koristiti standardnim postupkom provoza i novim, kompjuteriziranim provoznim sustavom (NCTS).

Komisija je započela s osnivanjem radne skupine zadužene za raspravljanje o upotrebi elektroničkih dokumenata za provoz na temelju Uredbe (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća[1]. Uvodni sastanak te radne skupine održat će se 4. i 5. lipnja 2014. Unija se slaže i s namjerom da se prateći dokumenti dostavljaju u elektroničkom obliku. Međutim, prema važećem pravu Unije ne postoji pravna osnova za dostavljanje dokumenata (npr. Zajednički veterinarski dokument o ulasku, Zajednički ulazni dokument) u elektroničkom obliku koji se moraju nalaziti uz robu povezanu s SPS-om, te se stoga njih mora dostaviti u papirnatom obliku. Komisija je pripremila nacrt uredbe kojom će se omogućiti elektroničko certificiranje i o njemu se trenutačno raspravlja u Europskom parlamentu i Vijeću. Predviđeno je da će ta uredba (Uredba o službenom nadzoru) biti donesena do kraja 2015. / početka 2016., ali će postojati prijelazno razdoblje za njezinu provedbu.

[1] Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (SL L 269, 10.10.2013., str.1.).

www.parlament.gv.at

Unija stoga predlaže da na ovoj sjednici Odbora za reviziju ne bi trebalo donositi odluku o tim točkama te da OTIF nastavi suradnju s Unijom o ovom pitanju kako bi se izradilo dobro pripremljeno rješenje za predstojeću reviziju CIM-a koju bi prema mogućnosti trebalo uskladiti s Uredbom (EU) br. 952/2013 i njezinim provedbenim odredbama koje trebaju stupiti na snagu od 1. svibnja 2016. Određeni elektronički postupci mogu se postupno uvoditi u razdoblju od 2016. do 2020. u skladu s člankom 278. Uredbe (EU) br. 952/2013.

Druge izmjene: stajalište Unije nije potrebno jer te odredbe ne utječu na pravo Unije.

Točka 6. Elektronički dokumenti o prijevozu opasnih tvari – informacije o radu Odbora stručnjaka RID-a

Dokument: CR 25/6.

Nadležnost: Unija.

Glasačka prava izvršavaju: nije primjenjivo.

Preporučeno usklađeno stajalište: uzeti u obzir informacije.

Točka 7. Djelomična revizija Dodatka D (CUV)

Dokumenti: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Nadležnost: dijeljena.

Glasačka prava izvršava: Unija.

Preporučeno stajalište Unije: Izmjene članaka 2. i 9. trebaju se podržati jer se njima pojašnjavaju uloge vlasnika ili upravitelja i subjekta nadležnog za održavanje u skladu s pravom Unije (Direktiva 2008/110/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[1]). Međutim, prijedlog za izmjenu članka 7. koji je podnijela Francuska u pogledu odgovornosti osobe koja je osigurala vozilo koje se koristi kao prijevozno sredstvo u slučaju štete uzrokovane kvarom vozila potrebno je dodatno analizirati u okviru Unije prije donošenja odluke u OTIF-u. Stoga Unija ne može poduprijeti ovu izmjenu prijedloga na ovom Odboru za reviziju i predlaže odgađanje odluke do sljedeće Glavne skupštine kako bi se dodatno procijenilo ovo pitanje. Unija u odnosu na prijedlog Njemačke za novi članak 1.a predstavljen OTIF-u tijekom koordinacije Unije zauzima isto stajalište, tj. da se odgodi odluka do sljedeće Glavne skupštine kako bi se dodatno procijenilo to pitanje.

[1] Direktiva 2008/110/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2008. o izmjeni Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznica) (SL L 345, 23.12.2008., str. 62.)

www.parlament.gv.at

Dodatno preporučeno stajalište Unije: U dokumentu CR 25/7 ADD 1, stranica 6., na kraju stavka 8.a, dodati: "The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.".

Točka 8. Revizija Dodatka G (ATMF)

Dokumenti: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Nadležnost: Unija.

Glasačka prava izvršava: Unija.

Preporučeno usklađeno stajalište:

1) O Ref. CR 25/8 reviziji Dodatka G (ATMF)

Glasovati za uz sljedeće komentare:

– dodati sljedeću rečenicu u članak 3.a stavak 3.: "When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

Unija bi mogla prihvatiti sljedeće alternative:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.";

ili

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.";

– članak 4. stavak 1.: dodati sljedeću rečenicu na kraju [nakon točke b)]:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.";

– Članak 5. stavak 5.: Ispraviti upućivanje; zamijeniti *„Article 2w1)"* s *„Article 2wa(1)".*

– Članak 19.: Spojiti članak 19. stavak 2. i članak 19. stavak 2.a brisanjem stavka 2.a i zamjenjivanjem stavka 2. sljedećim izmijenjenim tekstom:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.".

www.parlament.gv.at

2) O 25/8 Add. 1. Dokument s obrazloženjem revizije Dodatka G (ATMF)

– Opća obrazloženja (kraj stranice 2.): izmijeniti rečenicu kako slijedi: "The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.";

– članak 2. točka (t): dodati novi stavak „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.";

– Članak 4. stavak 1. točka (b): Dodati modul SH1 jer certifikat tipa oblikovanja izdan u fazi oblikovanja ovog modula također pruža mogućnost uporabe opisanog postupka. Nova rečenica glasila bi:

"According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.";

– Članak 7. stavak 1.a: uskladiti tumačenje ove odredbe s Unijinim tumačenjem (članak 8. stavak 7. preporuke Komisije 2011/217/EU[1]), dodati sljedeću rečenicu:

"Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.".

3) Rezultat provjere njemačke verzije revizije Dodatka G (ATMF) :

– Članak 2. točka (ab): uskladiti definiciju akreditacije s tekstom članka 2. stavka 10. Uredbe (EZ) br.765/2008. Europskog parlamenta i Vijeća[2]

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Preporuka Komisije 2011/217/EU od 29. ožujka 2011. o dozvoli za stavljanje u rad strukturnih podsustava i vozila u skladu s Direktivom 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 95, 8.4.2011., str.1).

[2] Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str.30.).

www.parlament.gv.at

– Članak 5. stavak 2.: „assessing entities” prevodi se s „Bewertungsstelle”. Prema ETV GEN-E „the assessing entity” prevodi se s „Prüforgan”. U Uniji se pojam „Bewertungsstelle” posebno odnosi na tijela za procjenu prema zajedničkoj sigurnosnoj metodi za procjenu rizika (CSM RA). Zbog toga bi pojam OTIF-a u skladu s člankom 5. stavkom 2. mogao dovesti do zablude. Prijedlog je da se koristi riječ „Prüforgan” u ATMF-u. Vidjeti također članak 2. točku (cb), članak 5. stavke od 3. do 7., članak 6. stavak 4., članak 10. stavke 3.a i 4. te stavke od 6. do 8.

– Članak 5. stavak 4., mijenja se tekst: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Članak 10. stavak 8.: brišu se zagrade.

– Članak 5. stavak 3.: nakon riječi „Voraussetzungen”, zamijeniti „erfüllen” s „erfüllt”.

– Članak 11. stavak 3. točka (b): riječ „Identifizierungscode(se)” trebalo bi zamijeniti s „Identifizierungscode(s)”.

– Članak 15. stavak 1. druga rečenica: izbrisati „nicht”.

– Članak 15.a stavak 1. druga rečenica: staviti točku nakon „entsprechen” i treću rečenicu započeti s „Es hat insbesondere:”

4) U verziji na francuskom jeziku definicija iz članka 2. točke (n) trebala bi glasiti:

"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.”.

Točka 9. Djelomična revizija Dodatka F (APTU)

Dokumenti: Nastavno na: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Nadležnost: Unija.

Glasačka prava izvršava: Unija.

Preporučeno usklađeno stajalište: uredničke izmjene treba poduprijeti.

Točka 10. Ovlaštenje za konsolidaciju izvješća s objašnjenjem

Dokument: CR 25/10.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: države članice.

Preporučeno stajalište Unije: treba poduprijeti.

Točka 11. Uredničke izmjene

Dokument: CR 25/11.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: države članice.

Preporučeno usklađeno stajalište: treba poduprijeti uz dodavanje sljedeće nove druge alineje:

"- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;".

Točka 12. Djelomična revizija Dodatka E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršava: Unija.

Preporučeno usklađeno stajalište: izmjene treba odbiti. Izmjene koje je predložio CIT uključuju proširenje područja primjene CUI-ja na domaće operacije, uvođenje ugovorno obvezujućih općih uvjeta i proširenje odgovornosti upravitelja infrastrukture za štetu. Moguće je da one zaslužuju dodatno razmatranje, ali s obzirom na to da se o njima nije raspravljalo ni na jednom unutarnjem forumu OTIF-a prije Odbora za reviziju, njihov se utjecaj nije mogao detaljno procijeniti. Izmjena CUI-ja (koji je trenutačno u skladu s pravom Unije) čini se preuranjenom na ovoj sjednici Odbora za reviziju bez odgovarajuće pripreme.

Točka 13. Poslovnik radnih skupina Odbora za reviziju u odnosu na dodatke A, B, D i E

Dokument: CR 25/13.

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: države članice.

Preporučeno usklađeno stajalište: nema.

Točka 14. Informacije o budućem radu.

Dokument: CR 25/14 (još nije dostupan).

Nadležnost: podijeljena.

Glasačka prava izvršavaju: nije primjenjivo.

Preporučeno usklađeno stajalište: treba ga utvrditi na licu mjesta.”.

ALLEGATO

RETTIFICA

della proposta di decisione del Consiglio che stabilisce la posizione che deve essere adottata dall'Unione in occasione della 25a sessione del comitato di revisione dell'OTIF per quanto riguarda talune modifiche della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e delle sue appendici

(10952/2/14 REV 2 del 19.6.2014)

Leggasi la decisione come segue:

"**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

del

che stabilisce la posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in occasione della 25ª sessione del comitato di revisione dell'OTIF per quanto riguarda talune modifiche della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e delle sue appendici

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) L'Unione ha aderito alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 ("convenzione COTIF"), a norma della decisione n. 2013/103/UE del Consiglio[1].

(2) Tutti gli Stati membri, ad eccezione di Cipro e Malta, applicano la convenzione COTIF.

(3) Si prevede che, nel corso della sua 25ª sessione che si terrà dal 25 al 27 giugno 2014, il comitato di revisione, istituito in conformità all'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), della convenzione COTIF, adotterà una decisione relativa a talune modifiche della convenzione COTIF nonché ad alcune delle sue appendici, segnatamente delle appendici B (Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci — CIM), D (Regole uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico ferroviario internazionale — CUV), E (Regole uniformi sui contratti di utilizzazione delle infrastrutture nel traffico internazionale ferroviario — CUI), F (Regole uniformi sulla validazione delle norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai materiali ferroviari destinati ad essere utilizzati nel traffico internazionale — APTU) e G (Regole uniformi sulla ammissione tecnica di materiale ferroviario usato nel traffico internazionale — ATMF).

[1] Decisione n. 2013/103/UE del Consiglio, del 16 giugno 2011, concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (GU L 51 del 23.2.2013, pag. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Le modifiche alla convenzione COTIF hanno l'obiettivo di aggiornare i compiti del comitato di esperti tecnici e la definizione di "detentore" in linea con il diritto dell'Unione, di modificare alcune norme relative al finanziamento dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), all'audit e alle modalità di trasmissione delle informazioni, nonché di apportare modifiche amministrative di importanza limitata.

(5) Le modifiche all'appendice B (CIM) hanno lo scopo di dare carattere preferenziale alla forma elettronica della lettera di vettura e dei documenti di accompagnamento e di chiarire alcune disposizioni del contratto di trasporto.

(6) Le modifiche all'appendice D (CUV), presentate dal segretario generale dell'OTIF, hanno l'obiettivo di chiarire i ruoli del detentore e dell'ente responsabile della manutenzione nei contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico ferroviario internazionale. La Francia ha presentato una proposta distinta riguardante la responsabilità per i danni causati da un veicolo. La Germania ha altresì presentato una proposta distinta riguardante il campo di applicazione delle regole uniformi CUV.

(7) Le modifiche all'appendice G (ATMF) hanno lo scopo di aggiornare le disposizioni concernenti l'ammissione tecnica del materiale ferroviario usato nel traffico internazionale, chiarire le funzioni di e le relazioni tra lo Stato contraente come definito in tale appendice, l'autorità competente e l'ente di valutazione, nonché di armonizzarne i termini con il diritto dell'Unione.

www.parlament.gv.at

(8) Le modifiche all'appendice F (APTU) hanno lo scopo di mantenere la coerenza con la versione riveduta dell'appendice G (ATMF).

(9) Le modifiche all'appendice E (CUI) suggerite dal Comitato internazionale dei trasporti per ferrovia (CIT) mirano a estendere il campo di applicazione delle regole uniformi concernenti il contratto di utilizzo delle infrastrutture di trasporto ferroviario nazionali, a creare una base giuridica per le condizioni generali di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e ad estendere la responsabilità del gestore dell'infrastruttura per i danni o le perdite causate dall'infrastruttura.

(10) Il segretario generale dell'OTIF ha inoltre proposto modifiche redazionali al fine di sostituire il termine "Comunità europea" con "Unione europea" in tutta la convenzione COTIF e nelle sue appendici.

(11) La maggior parte delle modifiche proposte sono in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione e dovrebbero pertanto essere da essa sostenute. Alcune modifiche non hanno alcun impatto sul diritto dell'Unione e non necessitano di essere concordate a livello dell'Unione. Infine, alcune modifiche necessitano di ulteriori approfondimenti in seno all'Unione e dovrebbero essere respinte alla riunione del comitato di revisione; se le suddette modifiche dovessero essere approvate senza interventi che le rendano accettabili per l'Unione, quest'ultima dovrebbe formulare un'obiezione conformemente alla procedura di cui all'articolo 35, paragrafo 4, della convenzione COTIF,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

www.parlament.gv.at

Articolo 1

1. La posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione, in occasione della 25ª sessione del comitato di revisione istituito dalla Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia è conforme a quanto disposto nell'allegato della presente decisione.

2. Nel comitato di revisione i rappresentanti dell'Unione possono accettare modifiche di minore entità per quanto riguarda i documenti di cui all'allegato della presente decisione senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

Una volta adottata, la decisione del comitato di revisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente

www.parlament.gv.at

ALLEGATO

1) Introduzione

Il segretariato generale dell'OTIF ha convocato la 25ª sessione del comitato di revisione della Convenzione COTIF a Berna nei giorni dal 25 al 27 giugno 2014.

2) Documenti di riferimento

I documenti relativi all'ordine del giorno sono stati distribuiti agli Stati membri dell'OTIF e sono disponibili sul sito web dell'OTIF al seguente link: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3) Osservazioni relative a ciascun punto dell'ordine del giorno

Punto 1. Apertura della riunione e determinazione del quorum

Documento: nessuno.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: non applicabile.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

Nella riunione del comitato di revisione il quorum è raggiunto quando la maggioranza degli Stati membri dell'OTIF aventi diritto di voto sono rappresentati al momento della votazione. Tuttavia, l'articolo 13, paragrafo 3, della convenzione COTIF prevede che gli Stati membri dell'OTIF che hanno rilasciato una dichiarazione relativa alla non applicazione di una o più appendici non dispongono del diritto di voto per quanto riguarda le modifiche delle appendici in questione.

I seguenti Stati membri dell'OTIF non hanno ritirato le loro dichiarazioni relative alla non applicazione di talune appendici:

Pakistan, Russia (per le appendici relative alle regole uniformi relative alla convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori per ferrovia (CIV), il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID), CUV, CUI, APTU e ATMF), Georgia (per le appendici relative a CUV, CUI, APTU e ATMF), Repubblica ceca, Norvegia, Slovacchia, Regno Unito (per le appendici relative ad APTU e ATMF), Francia (per le appendici relative ad ATMF).

Quando si discute delle modifiche delle appendici corrispondenti, il numero di Stati membri dell'OTIF che hanno rilasciato una dichiarazione relativa alla non applicazione dell'appendice in questione deve essere detratto dal numero di membri attivi dell'OTIF (46) al fine di stabilire il quorum per quanto riguarda la votazione sull'appendice in questione.

Nei casi di competenza dell'Unione, quest'ultima può votare per tutti i suoi membri aventi diritto di voto, a prescindere dalla presenza fisica di tali membri in sede di votazione; di conseguenza, il quorum può essere diverso quando l'Unione rappresenta i suoi Stati membri e quando gli Stati membri votano per loro stessi.

www.parlament.gv.at

Punto 2. Elezione del presidente e del vicepresidente

Documento: nessuno.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

Punto 3. Adozione dell'ordine del giorno

Documento: CR 25/3.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

Punto 4. Revisione parziale della COTIF – Convenzione di base

Documenti: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata:

Appoggio alle modifiche dell'articolo 3 (Cooperazione internazionale) (consistenti nella modifica redazionale per sostituire il riferimento alle "Comunità europee" con il riferimento all'"Unione europea").

Appoggio alle modifiche dell'articolo 12 (Esecuzione di sentenze. Pignoramento e sequestro), in quanto modificano la definizione di "detentore" in linea con il diritto dell'Unione.

Appoggio alle modifiche dell'articolo 20 (Commissione di esperti tecnici), in quanto necessarie per aggiornare le regole uniformi APTU e le regole uniformi ATMF al fine renderle conformi al diritto dell'Unione.

Altre modifiche: non è necessaria alcuna posizione dell'Unione poiché tali modifiche riguardano il finanziamento dell'organizzazione, l'audit, oppure consistono in modifiche amministrative del programma di lavoro, della relazione annuale e degli elenchi di linee o servizi, che non hanno impatto sul diritto dell'UE.

Punto 5. Revisione parziale dell'appendice B (CIM)

Documenti: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Unione per gli articoli 6 e 6 bis; Stati membri per gli altri articoli.

Posizione coordinata raccomandata:

Le modifiche dell'articolo 6 e dell'articolo 6 bis riguardano il diritto dell'Unione in quanto relative all'utilizzo della lettera di vettura e dei documenti di accompagnamento corrispondenti per le procedure doganali, sanitarie e fitosanitarie. L'Unione condivide l'intenzione dell'OTIF di dare priorità alla forma elettronica delle lettere di vettura. Tuttavia, l'adozione di queste modifiche in questo momento può causare conseguenze non previste. L'attuale procedura semplificata per il transito doganale per ferrovia è possibile soltanto mediante l'uso di documenti cartacei. Pertanto, se le ferrovie optano per la lettera di vettura elettronica, dovranno utilizzare il regime di transito standard e il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS).
La Commissione ha già avviato l'istituzione di un gruppo di lavoro incaricato di discutere l'uso di documenti di trasporto elettronici per il transito ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio[1]. La riunione di avvio di tale gruppo di lavoro si terrà il 4-5 giugno 2014. L'Unione sottoscrive inoltre l'intenzione di fornire i documenti di accompagnamento in formato elettronico. Tuttavia, nell'attuale diritto dell'Unione non esiste una base giuridica che preveda un formato elettronico per i documenti di accompagnamento delle merci di carattere sanitario e fitosanitario (ad esempio il documento veterinario comune di entrata o il documento comune di entrata) che devono pertanto essere forniti in formato cartaceo. La Commissione ha preparato un progetto di regolamento che istituisce servizi di certificazione elettronica ed è attualmente in fase di discussione al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale regolamento (regolamento sui controlli ufficiali) dovrebbe essere adottato entro la fine del 2015 o l'inizio del 2016, tuttavia per la sua applicazione è previsto un periodo di transizione.

[1] Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

www.parlament.gv.at

Pertanto, l'Unione propone che non sia adottata alcuna decisione in merito ai suddetti punti nella presente riunione del comitato di revisione e che l'OTIF prosegua la collaborazione con l'UE su questi elementi al fine di concordare una soluzione adeguata in vista di una prossima revisione del CIM che dovrebbe idealmente andare di pari passo con il regolamento (UE) n. 952/2013 e le sue disposizioni di applicazione, la cui entrata in vigore è prevista dal 1º maggio 2016. Talune procedure elettroniche possono essere introdotte gradualmente fra il 2016 e il 2020, ai sensi dell'articolo 278 del regolamento (UE) n. 952/2013.

Altre modifiche: nessuna posizione dell'Unione necessaria in quanto le relative disposizioni non si ripercuotono sul diritto dell'Unione.

Punto 6. Documenti elettronici relativi al trasporto di merci pericolose – informazioni sui lavori del comitato di esperti del RID

Documento: CR 25/6.

Competenza: Unione.

Diritto di voto: non applicabile.

Posizione coordinata raccomandata: prendere nota delle informazioni.

Punto 7. Revisione parziale dell'appendice D (CUV)

Documenti: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Unione.

Posizione raccomandata per l'Unione: appoggio alle modifiche degli articoli 2 e 9, in quanto chiariscono i ruoli del detentore e dell'ente responsabile della manutenzione in conformità al diritto dell'Unione (direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[1]). Tuttavia, la proposta di modifica all'articolo 7 presentata dalla Francia relativa alla responsabilità della persona che ha fornito un veicolo ai fini del suo utilizzo come mezzo di trasporto in caso di danni derivanti da un difetto del veicolo deve essere ulteriormente analizzata in seno all'Unione prima che sia adottata una decisione in seno all'OTIF. Di conseguenza, l'Unione non è in grado di appoggiare la suddetta proposta di modifica in sede di riunione del comitato di revisione e propone di rinviare la decisione alla prossima assemblea generale al fine di valutare ulteriormente la questione. L'Unione adotta la stessa posizione, ossia di rinviare la decisione sino alla prossima assemblea generale al fine di valutare ulteriormente la questione, in merito alla proposta della Germania di un nuovo articolo 1 bis presentato all'OTIF durante il coordinamento dell'Unione.

[1] Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62).

www.parlament.gv.at

Posizione supplementare raccomandata per l'Unione: a pagina 6, alla fine del paragrafo 8 bis, del documento CR 25/7 ADD 1, inserire: *"The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles."*

Punto 8. Revisione dell'appendice G (ATMF)

Documenti: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Competenza: Unione.

Diritto di voto: Unione.

Posizione coordinata raccomandata:

1) CR 25/8 Revisione dell'appendice G (RU ATMF)

Esprimere voto favorevole con le seguenti osservazioni:

– aggiungere la seguente frase all'articolo 3 bis, paragrafo 3:

"When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

L'Unione potrebbe accettare infine le seguenti alternative:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules".

oppure

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned".

– Articolo 4, paragrafo 1: inserire alla fine [dopo la lettera b)] la frase seguente:

"*If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time."*

– Articolo 5, paragrafo 5: correggere il riferimento, sostituire "*Article 2w1)*" con "*Article 2wa(1)*".

– Articolo 19: all'articolo 19, combinare i paragrafi 2 e 2 bis eliminando il paragrafo 2 bis e sostituendo il paragrafo 2 con il testo modificato seguente:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation."

www.parlament.gv.at

2) CR 25/8 Add. 1. Documento di giustificazione per la revisione dell'appendice G (ATMF)

– Giustificazioni generali (in calce alla pagina 2): modificare la frase come segue: "*The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document."*

– Articolo 2, lettera t): aggiungere un nuovo paragrafo "*When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking*."

– Articolo 4, paragrafo 1, lettera b): aggiungere il modulo SH1 poiché il certificato del tipo di progetto rilasciato nella fase di progettazione di detto modulo offre anche la possibilità di utilizzare il procedimento descritto. La nuova frase dovrebbe recitare:

"*According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate*.";

www.parlament.gv.at

– Articolo 7, paragrafo 1 bis: allineare l'interpretazione di questa disposizione a quella dell'Unione (articolo 8, paragrafo 7, della raccomandazione 2011/217/UE della Commissione[1]), aggiungere la frase seguente:

"Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process."

3) Risultato della verifica della versione tedesca della revisione dell'appendice G (ATMF):

– Articolo 2, lettera ab): allineare la definizione di accreditamento alla formulazione dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio[2]

"*Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."*

[1] Raccomandazione 2011/217/UE della Commissione, del 29 marzo 2011, relativa all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli a norma della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 95 dell'8.4.2011, pag. 1).

[2] Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

www.parlament.gv.at

– Articolo 5, paragrafo 2: "assessing entities" è tradotto con "Bewertungsstelle". Secondo ETV GEN-E "the assessing entity" è tradotto con "Prüforgan". Nell'Unione il termine "Bewertungsstelle" è appositamente assegnato agli organismi di valutazione secondo il metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi (CSM RA). Pertanto, il termine utilizzato dall'OTIF di cui all'articolo 5, paragrafo 2, potrebbe essere fuorviante. Si propone l'utilizzo del termine "Prüforgan" anche nelle regole uniformi ATMF. Si vedano inoltre l'articolo 2, lettera cb, l'articolo 5, paragrafi da 3 a 7, l'articolo 6, paragrafo 4, l'articolo 10, paragrafi 3 bis, 4 e da 6 a 8.

– Articolo 5, paragrafo 4, modificare la formulazione: "*Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die-zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden*."

– Articolo 10, paragrafo 8: eliminare le parentesi.

– Articolo 5, paragrafo 3: dopo l'espressione "Voraussetzungen", sostituire "erfüllen" con "erfüllt".

– Articolo 11, paragrafo 3, lettera b): il termine "Identifizierungscode(se)" dovrebbe essere sostituito con "Identifizierungscode(s)".

– Articolo 15, paragrafo 1, seconda frase: eliminare "nicht".

– Articolo 15 bis, paragrafo 1, seconda frase: inserire un punto dopo "entsprechen" e cominciare una terza frase con "Es hat insbesondere:".

4) Nella versione francese la definizione di cui all'articolo 2, lettera n), va letta come segue:

"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.

Punto 9. Revisione parziale dell'appendice F (APTU)

Documenti: Rif.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Competenza: Unione.

Diritto di voto: Unione.

Posizione coordinata raccomandata: appoggio alle modifiche redazionali.

Punto 10. Mandato per il consolidamento della relazione esplicativa

Documento: CR 25/10.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione raccomandata per l'Unione: appoggio alle modifiche.

Punto 11. Modifiche redazionali

Documento: CR 25/11.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione raccomandata per l'Unione: appoggio alle modifiche con l'aggiunta del seguente secondo trattino:

"- *to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification*;".

Punto 12. Revisione parziale dell'appendice E (CUI)

Documento: CR 25/12.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Unione.

Posizione coordinata raccomandata: rifiuto modifiche. Tali modifiche suggerite dal CIT prevedono l'estensione del campo di applicazione del CUI alle operazioni nazionali, l'introduzione di condizioni generali contrattualmente vincolanti e l'estensione della responsabilità del gestore dell'infrastruttura in materia di danni. Esse potrebbero essere oggetto di un ulteriore approfondimento, ma poiché non sono state discusse in nessun consesso interno all'OTIF prima della riunione del comitato di revisione, non è stato possibile valutare il loro impatto in maniera sufficientemente dettagliata. Potrebbe rivelarsi prematuro modificare il CUI (che è, nella sua forma attuale, conforme al diritto dell'Unione) nell'ambito del presente comitato di revisione senza un'adeguata preparazione.

Punto 13. Regolamento interno per i gruppi di lavoro del comitato di revisione per le appendici A, B, D ed E

Documento: CR 25/13.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

Punto 14. Informazioni sui lavori futuri

Documento: CR 25/14 (non ancora disponibile).

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: non applicabile.

Posizione coordinata raccomandata: da definire in loco.".

PIELIKUMS

KĻŪDU LABOJUMS

priekšlikumam Padomes Lēmumam par nostāju, kura Savienībai jāieņem *OTIF* Revīzijas komitejas 25. sesijā attiecībā uz dažiem grozījumiem Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) un tās papildinājumos

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014.)

Lēmumu lasa šādi:

"**PADOMES LĒMUMS**

(... gada ...)

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā ir jāieņem *OTIF* Revīzijas komitejas 25. sesijā attiecībā uz dažiem grozījumiem Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) un tās papildinājumos

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Savienība pievienojās 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu ("*COTIF* konvencija"), saskaņā ar Padomes Lēmumu 2013/103/ES[1].

(2) *COTIF* konvenciju piemēro visas dalībvalstis, izņemot Kipru un Maltu.

(3) Paredzams, ka Revīzijas komiteja, kas izveidota saskaņā ar *COTIF* konvencijas 13. panta 1. punkta c) apakšpunktu, savā 25. sesijā, kura notiks no 2014. gada 25. līdz 27. jūnijam, lems par dažiem grozījumiem *COTIF* konvencijā, kā arī dažos tās papildinājumos, proti, B papildinājumā ("Vienveida noteikumi attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu" – *CIM*), D papildinājumā ("Vienveida noteikumi attiecībā uz līgumu par transportlīdzekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē" – *CUV*), E papildinājumā ("Vienveida noteikumi attiecībā uz līgumu par infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē" – *CUI*), F papildinājumā ("Vienveida noteikumi tehnisko standartu apstiprināšanai un vienveida tehnisko priekšrakstu pieņemšanai, kas piemērojami attiecībā uz izmantošanai starptautiskajā satiksmē paredzētajiem dzelzceļa materiāliem" – *APTU*) un G papildinājumā ("Vienveida noteikumi attiecībā uz starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu" – *ATMF*).

---

[1] Padomes Lēmums 2013/103/ES (2011. gada 16. jūnijs) par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp.).

(4) *COTIF* konvencijas grozījumu mērķis ir atjaunināt Tehnisko ekspertu komitejas uzdevumus un jēdziena "valdītājs" definīciju saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un grozīt atsevišķus noteikumus, kuri attiecas uz Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) finansēšanu, auditu un ziņošanu, kā arī nelielām administratīvām izmaiņām.

(5) B papildinājuma (*CIM*) grozījumu mērķis ir dot priekšroku pavadzīmes un tās pavaddokumentu sniegšanai elektroniskā formātā un precizēt dažus pārvadājumu līguma noteikumus.

(6) *OTIF* ģenerālsekretāra piedāvāto D papildinājuma (*CUV*) grozījumu mērķis ir precizēt, kādas lomas līgumos par transportlīdzekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļu satiksmē ir valdītājam un par uzturēšanu atbildīgajai struktūrai. Francija ir iesniegusi atsevišķu priekšlikumu, kas attiecas uz atbildību par transportlīdzekļa radīto kaitējumu. Vācija ir arī iesniegusi atsevišķu priekšlikumu, ka attiecas uz *CUV* vienoto noteikumu darbības jomu.

(7) G papildinājuma (*ATMF*) grozījumu mērķis ir atjaunināt noteikumus par starptautiskajā satiksmē izmantojamo dzelzceļa materiālu tehnisko atzīšanu, precizēt Līgumslēdzējas valsts, kas definēta minētajā papildinājumā, kompetentās iestādes un novērtētājas struktūras funkcijas un savstarpējās attiecības, kā arī saskaņot terminus ar Savienības tiesību aktu terminiem.

www.parlament.gv.at

(8) F papildinājuma (*APTU*) grozījumu mērķis ir saglabāt konsekvenci ar pārskatīto G papildinājumu (*ATMF*).

(9) Starptautiskās Dzelzceļa transporta komitejas (*CIT*) ierosināto E papildinājuma (*CUI*) grozījumu mērķis ir paplašināt līgumam par infrastruktūras izmantošanu piemērojamo vienveida noteikumu darbības jomu, tos attiecinot arī uz iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem, izveidot juridisko pamatu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas vispārējiem noteikumiem un paplašināt infrastruktūras pārvaldītāju atbildību par kaitējumu vai zaudējumiem, kas radušies infrastruktūras dēļ.

(10) *OTIF* ģenerālsekretārs ir ierosinājis veikt arī redakcionālas izmaiņas – visā *COTIF* konvencijas un tās papildinājumu tekstā vārdkopas "Eiropas Kopiena" un "Eiropas Kopienas" aizstāt ar "Eiropas Savienība".

(11) Lielākā daļa ierosināto grozījumu ir saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un stratēģiskajiem mērķiem, tāpēc Savienībai tie būtu jāatbalsta. Daži grozījumi neietekmē Savienības tiesību aktus, un attiecībā uz tiem nav vajadzības vienoties par nostāju Savienības līmenī. Visbeidzot, par dažiem grozījumiem vēl jāturpina apspriesties Savienības iekšienē, un šajā Revīzijas komitejas sanāksmē tie būtu jānoraida; ja pēdējie minētie grozījumi tiktu apstiprināti bez Savienībai pieņemamām izmaiņām, Savienībai būtu jāiesniedz iebildumi saskaņā ar COTIF konvencijas 35. panta 4. punktā noteikto procedūru,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

www.parlament.gv.at

1. pants

1. Nostāja, kas Savienības vārdā ir jāieņem saskaņā ar Konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem izveidotās Revīzijas komitejas 25. sesijā, atbilst šā lēmuma pielikumam.

2. Savienības pārstāvji Revīzijas komitejā drīkst vienoties par nelieliem grozījumiem šā lēmuma pielikumā minētajos dokumentos bez jauna Padomes lēmuma.

2. pants.

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

3. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs

PIELIKUMS

1. Ievads

OTIF ģenerālsekretārs ir izsludinājis *COTIF* konvencijas Revīzijas komitejas (RK) 25. sesiju, kas notiks 2014. gada 25.–27. jūnijā Bernē.

2. Atsauces dokumenti

Dokumenti, kas attiecas uz darba kārtības jautājumiem, tika izplatīti *OTIF* dalībvalstīm un ir pieejami *OTIF* tīmekļa vietnē, izmantojot šādu saiti: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Piezīmes par katru darba kārtības punktu

1. punkts. Sanāksmes atklāšana un kvoruma noteikšana

Dokumenti: nav.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: nepiemēro.

www.parlament.gv.at

Ieteicamā saskaņotā nostāja: nav.

RK ir kvorums, ja balsošanas laikā tās sanāksmē ir pārstāvēta lielākā daļa *OTIF* dalībvalstu, kam ir balsstiesības. Tomēr *COTIF* konvencijas 13. panta 3. punktā noteikts, ka *OTIF* dalībvalstīm, kas ir iesniegušas paziņojumu par viena vai vairāku papildinājumu nepiemērošanu, nav tiesību balsot par grozījumiem attiecīgajā papildinājumā.

Savus paziņojumus par dažu papildinājumu nepiemērošanu nav atsaukušas šādas *OTIF* dalībvalstis:

Pakistāna, Krievija (attiecībā uz *CIV*, *RID*, *CUV*, *CUI*, *APTU* un *ATMF*), Gruzija (attiecībā uz *CUV*, *CUI*, *APTU* un *ATMF*), Čehijas Republika, Norvēģija, Slovākija, Apvienotā Karaliste (attiecībā uz *CIU*, *APTU* un *ATMF*) un Francija (attiecībā uz *ATMF*).

Apspriežot grozījumu izdarīšanu attiecīgajos papildinājumos, to *OTIF* dalībvalstu skaits, kas ir iesniegušas paziņojumu par attiecīgā papildinājuma nepiemērošanu, ir jāatskaita no *OTIF* aktīvo dalībnieku skaita (46), lai noteiktu kvorumu balsojumam par attiecīgo papildinājumu.

Ja konkrētais papildinājums ir Savienības kompetencē, Savienība var balsot visu to dalībvalstu vietā, kam ir balsstiesības, neņemot vērā minēto dalībvalstu fizisku klātbūtni balsošanas laikā; tādējādi kvorums var atšķirties atkarībā no tā, vai Savienība pārstāv savas dalībvalstis vai Savienības dalībvalstis balso pašas.

2. punkts. Priekšsēdētāja un priekšsēdētāja vietnieka ievēlēšana

Dokumenti: nav.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: dalībvalstis.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: nav.

3. punkts. Darba kārtības pieņemšana

Dokuments: CR 25/3.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: dalībvalstis.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: nav.

4. punkts. COTIF pamatteksta daļēja pārskatīšana

Dokumenti: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: dalībvalstis.

Ieteicamā saskaņotā nostāja:

atbalstīt grozījumus 3. pantā ("Starptautiskā sadarbība") (redakcionāls labojums, ar kuru atsauci uz "Eiropas Kopiena" aizstāj ar atsauci uz "Eiropas Savienība");

atbalstīt grozījumus 12. pantā ("Sprieduma izpildīšana. Pielikums"), jo ar tiem groza termina "valdītājs" definīciju, saskaņojot to ar Savienības tiesību aktiem;

atbalstīt grozījumus 20. pantā ("Tehnisko ekspertu komiteja"), jo tos ir nepieciešams izdarīt, lai atjauninātu APTU vienveida noteikumus un ATMF vienveida noteikumus un tie būtu saskaņā ar Savienības tiesību aktiem;

pārējie grozījumi: Savienības nostāja nav nepieciešama, jo šie grozījumi attiecas uz organizācijas finansēšanu, auditu vai ietver administratīvas izmaiņas, kuras skar darba programmu, gada pārskatu un dzelzceļa līniju vai ūdensceļu sarakstus, kam nav ietekmes uz Savienības tiesību aktiem.

5. punkts. B papildinājuma *(CIM)* daļēja pārskatīšana

Dokumenti: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: Savienība attiecībā uz 6. un 6.a pantu; dalībvalstis attiecībā uz pārējiem pantiem.

Ieteicamā saskaņotā nostāja:

Grozījumi 6. pantā un 6.a pantā attiecas uz Savienības tiesību aktiem, jo pavadzīmes un tās pavaddokumentus izmanto muitas un sanitārajām un fitosanitārajām procedūrām. Savienība atbalsta *OTIF* nodomu dot priekšroku elektroniskām pavadzīmēm. Tomēr patlaban šo grozījumu pieņemšana var radīt neparedzētas sekas. Pašreizējo vienkāršoto muitas tranzīta procedūru pārvadājumiem pa dzelzceļu ir iespējams veikt tikai ar papīra dokumentiem. Tāpēc, ja dzelzceļi izvēlēsies izmantot elektronisku pavadzīmi, tiem būs jāizmanto standarta tranzīta procedūra un Jaunā datorizētā tranzīta kontroles sistēma (*NCTS*).

Komisija ir sākusi veidot darba grupu, kura apspriedīs elektronisko pārvadājuma dokumentu izmantošanu tranzītam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013[1]. Minētās darba grupas ievirzes sanāksme notiks 2014. gada 4. un 5. jūnijā. Savienība atbalsta arī nodomu par pavaddokumentu iesniegšanu elektroniskā formātā. Tomēr pašreizējos Savienības tiesību aktos nav juridiska pamata dokumentus (piemēram, kopējo veterināro ievešanas dokumentu un kopējo ievešanas dokumentu), kas jāpievieno ražojumiem, uz kuriem attiecas sanitārās un fitosanitārās procedūras, iesniegt elektroniskā formātā, tāpēc tie ir jāsniedz papīra formātā. Komisija ir sagatavojusi regulas projektu, kurā paredzēta elektroniska sertifikācija, un regulas projekts pašlaik tiek apspriests Eiropas Parlamentā un Padomē. Minēto regulu (Oficiālās kontroles regula) ir plānots pieņemt līdz 2015. gada beigām / 2016. gada sākumam; tomēr tās piemērošanai būs paredzēts pārejas laiks.

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1. lpp.).

www.parlament.gv.at

Tāpēc Savienība ierosina šajā RK sanāksmē nebūtu jāpieņem lēmums par šo punktu, un tā mudina *OTIF* turpināt sadarboties ar Savienību šajā jautājumā, lai gaidāmajai *CIM* pārskatīšanai izstrādātu pārdomātu risinājumu, kas ideālā gadījumā būtu jāsinhronizē ar Regulu (ES) Nr. 952/2013 un tās īstenošanas noteikumiem, kuriem jāstājas spēkā 2016. gada 1. maijā. Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 278. pantu laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam pakāpeniski var sākt izmantot dažas elektroniskās procedūras.

Pārējie grozījumi: Savienības nostāja nav nepieciešama, jo šie noteikumi neskar Savienības tiesību aktus.

6. punkts. Elektroniskie dokumenti, kas attiecas uz bīstamu kravu pārvadājumiem, – informācija par *RID* Ekspertu komitejas darbu

Dokuments: CR 25/6.

Kompetence: Savienība.

Balsstiesību īstenošana: nepiemēro.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: pieņemt zināšanai.

7. punkts. D papildinājuma (*CUV*) daļēja pārskatīšana

Dokumenti: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: Savienība.

Ieteicamā Savienības nostāja: atbalstīt grozījumus 2. un 9. pantā, jo ar tiem tiek skaidrota valdītāja un par uzturēšanu atbildīgās struktūras loma atbilstoši Savienības tiesību aktiem (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2008/110/EK[1]). Tomēr attiecībā uz ierosināto grozījumu 7. pantā, ko iesniedza Francija attiecībā uz tās personas atbildību, kura nodrošinājusi transportlīdzekli pārvadājumiem, tāda kaitējuma gadījumā, kas radies transportlīdzekļa defekta dēļ, ir nepieciešams veikt sīkāku analīzi Savienībā, pirms tiek pieņemts lēmums *OTIF*. Tāpēc Savienība nav gatava šajā RK sanāksmē atbalstīt šo grozījumu priekšlikumu un ierosina lēmumu atlikt uz nākamo Ģenerālo asambleju, lai turpinātu izvērtēt šo jautājumu. Savienība ieņem tādu pašu nostāju, proti – atlikt lēmumu uz nākamo Ģenerālo asambleju, lai turpinātu izvērtēt šo jautājumu, pamatojoties uz Vācijas priekšlikumu par jaunu 1.a pantu, kas Savienības koordinācijas laikā iesniegts *OTIF*.

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/110/EK (2008. gada 16. decembris), ar ko groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos (Dzelzceļu drošības direktīva) (OV L 345, 23.12.2008., 62. lpp.).

Ieteicamā Savienības papildu nostāja: Dokumenta CR 25/7 ADD 1, 6. lappusē 8.a punkta beigās pievienot šādu tekstu: *"The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles."*.

8. punkts. G papildinājuma (*ATMF*) pārskatīšana

Dokumenti: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Kompetence: Savienība.

Balsstiesību īstenošana: Savienība.

Ieteicamā saskaņotā nostāja:

1) Par G papildinājuma (*ATMF*) Ref. CR 25/8 pārskatīšanu

Balsot "par" ar šādiem komentāriem:

– 3.a panta 3. punktā pievienot šādu teikumu:

"When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

Savienība varētu pieņemt arī šādas alternatīvas:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules."

www.parlament.gv.at

vai

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.".

– 4. panta 1. punkts: punkta beigās [pēc b) apakšpunkta] pievienot šādu teikumu:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.";

– 5. panta 5. punkts: izlabot atsauci; "*Article 2w1)*" aizstāt ar "*Article 2wa(1)*".

– 19. pants: apvienot 19. panta 2. un 2.a punktu, svītrojot 2.a punktu un aizstājot 2. punktu ar šādu grozītu tekstu:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.".

www.parlament.gv.at

2) Par 25/8 Add. 1. Pamatojuma dokuments G papildinājuma (*ATMF*) pārskatīšanai

– Vispārīgs pamatojums (2. lpp. beigas): grozīt teikumu šādi: "*The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.*";

– 2. panta t) punkts: pievienot jaunu daļu: "*When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking*.";

– 4. panta 1. punkta b) apakšpunkts: pievienot SH1 moduli, jo arī šā moduļa projektēšanas posmā izdotais projekta tipa sertifikāts dod iespēju izmantot aprakstīto procedūru. Jaunais teikums būtu šāds:

"*According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate*.".

www.parlament.gv.at

– 7. panta 1.a punkts: lai saskaņotu šā noteikuma interpretāciju ar Savienības interpretāciju (8. panta 7. punkts Komisijas ieteikumā 2011/217/ES[1]), pievienot šādu teikumu:

"*Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process*.".

3) G pielikuma (*ATMF*) pārskatīšanas vācu valodas versijas verifikācijas rezultāts

– 2. panta ab) punkts: saskaņot akreditācijas definīciju ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 765/2008[2] 2. panta 10. punkta formulējumu

"*Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen*."

[1] Komisijas Ieteikums 2011/217/ES (2011. gada 29. marts) par atļauju nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas un ritekļus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (OV L 95, 8.4.2011., 1. lpp.).

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

– 5. panta 2. punkts: "*assessing entities*" tulko kā "*Bewertungsstelle*". Saskaņā ar *ETV GEN-E* "*the assessing entity*" tulko kā "*Prüforgan*". Savienībā "*Bewertungsstelle*" ir īpaši paredzēts novērtējuma struktūrām saskaņā ar kopīgu drošības metodi riska novērtēšanai (*CSM RA*). Tāpēc *OTIF* termins saskaņā ar 5. panta 2. punktu varētu būt maldinošs. Tiek ierosināts *ATMF* izmantot vārdu "*Prüforgan*". Skatīt arī 2. panta cb) punktu, 5. panta 3.–7. punktu, 6. panta 4. punktu, 10. panta 3.a, 4. un 6.–8. punktu.

– 5. panta 4. punktā mainīt formulējumu: "*Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.*"

– 10. panta 8. punktā svītrot iekavas.

– 5. panta 3. punktā pēc vārda *Voraussetzungen*" – "*erfüllen*" aizstāt ar "*erfüllt*".

– 11. panta 3. punkta b) apakšpunktā vārds "*Identifizierungscode(se)*" būtu jāaizstāj ar "*Identifizierungscode(s)*".

– 15. panta 1. punkta otrajā teikumā svītrot "*nicht*".

– 15.a panta 1. punkta otrajā teikumā pēc "*entsprechen*" likt punktu un sākt trešo teikumu ar "*Es hat insbesondere:*".

4) Franču valodas versijā definīcijai 2. panta n) punktā vajadzētu būt šādai:

"*détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.*".

9. punkts. F papildinājuma (*APTU*) daļēja pārskatīšana

Dokumenti: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Kompetence: Savienība.

Balsstiesību īstenošana: Savienība.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: atbalstīt redakcionālos grozījumus.

10. punkts. Pilnvarojums konsolidēt paskaidrojuma ziņojumu

Dokuments: CR 25/10.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: dalībvalstis.

Ieteicamā Savienības nostāja: atbalstīt.

11. punkts. Redakcionāli grozījumi

Dokuments: CR 25/11.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: dalībvalstis.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: atbalstīt, pievienojot šādu jaunu otro ievilkumu:

"- *to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification*;".

12. punkts. E papildinājuma (*CUI*) daļēja pārskatīšana

Dokuments: CR 25/12.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: Savienība.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: noraidīt grozījumus. Šie grozījumi, kurus ierosināja Starptautiskā Dzelzceļa transporta komiteja, ietver *CUI* darbības jomas paplašināšanu, iekļaujot tajā iekšzemes pārvadājumus, līgumiski saistošu vispārējo noteikumu ieviešanu un infrastruktūras pārvaldītāja atbildības palielināšanu attiecībā uz kaitējumu. Šos grozījumus būtu vērts apskatīt sīkāk, taču, tā kā tie pirms RK sanāksmes nav apspriesti nevienā no *OTIF* iekšējām diskusiju grupām, to ietekmi nav bijis iespējams pienācīgi novērtēt. Šķiet pāragri izdarīt grozījumus *CUI* (kas pašreiz ir saskaņā ar Savienības tiesību aktiem) šajā RK sanāksmē bez pienācīgas sagatavošanās.

13. punkts. To Revīzijas komitejas darba grupu procedūras noteikumi, kas strādā ar A, B, D un E papildinājumu

Dokuments: CR 25/13.

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: dalībvalstis.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: nav.

14. punkts. Informācija par turpmāko darbu

Dokuments: CR 25/14 (vēl nav pieejams).

Kompetence: dalīta.

Balsstiesību īstenošana: nepiemēro.

Ieteicamā saskaņotā nostāja: par to tiks lemts uz vietas.".

PRIEDAS

KLAIDŲ IŠTAISYMAS

Pasiūlymas dėl Tarybos sprendimo dėl pozicijos, kurios turi laikytis Sąjunga OTIF Peržiūros komiteto 25-ojoje sesijoje dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) ir jos priedų pakeitimų

(10952/2/14 REV 2, 2014 6 19)

Sprendimas turėtų būti išdėstytas taip:

„TARYBOS SPRENDIMAS

… m. … … d.

dėl pozicijos,
kurios turi būti laikomasi Europos Sąjungos vardu
OTIF Peržiūros komiteto 25-ojoje sesijoje
dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) ir
jos priedų pakeitimų

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

www.parlament.gv.at

kadangi:

(1) pagal Tarybos sprendimą 2013/103/ES Sąjunga prisijungė prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (toliau – COTIF sutartis) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu [1];

(2) visos valstybės narės, išskyrus Kiprą ir Maltą, taiko COTIF sutartį;

(3) 2014 m. birželio 25–27 d. įvyksiančioje 25-ojoje sesijoje pagal COTIF sutarties 13 straipsnio 1 dalies c punktą įsteigtas Peržiūros komitetas turėtų priimti sprendimą dėl tam tikrų COTIF sutarties ir tam tikrų priedų, t.y. B priedo (Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės – CIM), D priedo (Vienodosios transporto priemonių naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarčių taisyklės – CUV), E priedo (Vienodosios infrastruktūros naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarties taisyklės – CUI), F priedo (Vienodosios techninių standartų tvirtinimo ir vienodų techninių normų, taikomų geležinkelio priemonėms, kurias ketinama naudoti tarptautiniam susisiekimui, priėmimo taisyklės – APTU) ir G priedo (Vienodosios tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techninio priėmimo taisyklės – ATMF) pakeitimų;

[1] 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimas 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo (OL L 51, 2013 2 23, p. 1).

www.parlament.gv.at

(4) COTIF sutarties pakeitimais siekiama atnaujinti Techninių ekspertų komiteto užduotis ir sąvokos „turėtojas“ apibrėžtį, kad ji derėtų su Sąjungos teise, ir pakeisti tam tikras su Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos (OTIF) finansavimu, auditu ir ataskaitų teikimu susijusias taisykles bei atlikti nedidelius administracinius pakeitimus;

(5) B priedo (CIM) pakeitimais siekiama suteikti pirmenybę elektroninei važtaraščio ir prie jo pridedamų dokumentų formai ir paaiškinti tam tikras vežimo sutarties nuostatas;

(6) OTIF generalinio sekretoriaus pateiktais D priedo (CUV) pakeitimais siekiama paaiškinti sutartyse dėl riedmenų naudojimo tarptautiniam susisiekimui geležinkeliais numatytus turėtojo ir už techninę priežiūrą atsakingo subjekto vaidmenis. Prancūzija pateikė atskirą pasiūlymą dėl atsakomybės už riedmenų padarytą žalą. Vokietija taip pat pateikė atskirą pasiūlymą dėl vienodųjų CUV taisyklių taikymo srities;

(7) G priedo (ATMF) pakeitimais siekiama atnaujinti nuostatas, susijusias su tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techniniu priėmimu, paaiškinti Susitariančiosios Šalies, kaip apibrėžta tame priede, kompetentingos institucijos ir vertinimo įstaigos funkcijas ir jų santykius, taip pat suvienodinti terminus, kad jie derėtų su Sąjungos teise;

www.parlament.gv.at

(8) F priedo (APTU) pakeitimais siekiama užtikrinti derėjimą su persvarstytu G priedu (ATMF);

(9) Tarptautinio geležinkelių transporto komiteto (CIT) pasiūlytais E priedo (CUI) pakeitimais siekiama praplėsti vienodųjų infrastruktūros naudojimo sutarties taisyklių taikymo sritį – jas taikyti ir vietos geležinkelių transportui, suformuoti geležinkelių infrastruktūros naudojimo bendrųjų nuostatų teisinį pagrindą ir praplėsti infrastruktūros valdytojo atsakomybę už žalą ar nuostolius, atsiradusius dėl infrastruktūros;

(10) be to, OTIF generalinis sekretorius siūlo redakcinių pakeitimų – COTIF sutarties ir jos prieduose sąvoką „Europos Bendrijos“ pakeisti sąvoka „Europos Sąjunga“;

(11) daugelis siūlomų pakeitimų atitinka Sąjungos teisę ir strateginius tikslus, todėl Sąjunga jiems turėtų pritarti. Tam tikri pakeitimai neturi poveikio Sąjungos teisei, todėl Sąjungos lygmeniu suderintos pozicijos dėl jų priimti nereikia. Galiausiai, kai kurie pakeitimai turi būti plačiau aptarti Sąjungoje ir šioje Peržiūros komiteto sesijoje jiems turėtų būti nepritarta. Jei tokie pakeitimai būtų patvirtinti neatlikus Sąjungai priimtino pakeitimo, Sąjunga turėtų parengti prieštaravimą laikydamasi COTIF sutarties 35 straipsnio 4 dalyje nustatytos procedūros,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Peržiūros komiteto, įsteigto pagal Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartį, 25-ojoje sesijoje , išdėstyta šio sprendimo priede.

2. Dėl neesminių šio sprendimo priede nurodytų dokumentų pakeitimų Sąjungos atstovai Peržiūros komitete gali sutarti be tolesnio Tarybos sprendimo.

2 *straipsnis*

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

3 *straipsnis*

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas

PRIEDAS

1. Įvadas

OTIF generalinis sekretorius sušaukė COTIF sutarties Peržiūros komiteto (PK) 25-ąją sesiją 2014 m. birželio 25–27 d. Berne.

2. Nurodyti dokumentai

Dokumentai, susiję su darbotvarkės punktais, buvo išplatinti OTIF valstybėms narėms ir su jais galima susipažinti OTIF interneto svetainėje šiuo adresu: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html

3. Pastabos dėl kiekvieno darbotvarkės punkto

1 punktas. Posėdžio pradžia ir kvorumo nustatymas

Dokumentas – nėra.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – netaikoma.

www.parlament.gv.at

Rekomenduojama suderinta pozicija – nėra.

PK kvorumas susidaro tuomet, kai vykstant balsavimui atstovaujama daugumai balsavimo teisę turinčių OTIF valstybių narių. Tačiau COTIF sutarties 13 straipsnio 3 dalimi nustatyta, kad OTIF valstybės narės, pateikusios pareiškimą dėl vieno ar daugiau priedų netaikymo, neturi teisės balsuoti dėl atitinkamo priedo pakeitimų.

Savo pareiškimų dėl tam tikrų priedų netaikymo neatsiėmė šios OTIF valstybės narės:

Pakistanas, Rusija (dėl Vienodųjų tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (CIV), Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklių (RID), CUV, CUI, APTU ir ATMF), Gruzija (dėl CUV, CUI, APTU ir ATMF), Čekijos Respublika, Norvegija, Slovakija, Jungtinė Karalystė (dėl CUI, APTU ir ATMF), Prancūzija (dėl ATMF).

Kad būtų nustatytas balsavimo dėl aptariamo priedo kvorumas, nagrinėjant atitinkamų priedų pakeitimus iš aktyvių OTIF narių skaičiaus (46) turi būti atimtas OTIF valstybių narių, pateikusių pareiškimą dėl aptariamo priedo netaikymo skaičius.

Kai nagrinėjamas Sąjungos kompetencijos sričiai priklausantis klausimas, Sąjunga gali balsuoti už visus balsavimo teisę turinčius jos narius, nepriklausomai nuo to, ar tie nariai fiziškai dalyvauja balsavime; taigi kvorumas gali skirtis, kai Sąjunga atstovauja savo valstybėms narėms ir kai Sąjungos valstybės narės balsuoja pačios.

www.parlament.gv.at

2 punktas. Pirmininko ir jo pavaduotojo išrinkimas

Dokumentas – nėra.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – valstybės narės.

Rekomenduojama suderinta pozicija – nėra.

3 punktas. Darbotvarkės priėmimas

Dokumentas: CR 25/3.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – valstybės narės.

Rekomenduojama suderinta pozicija – nėra.

4 punktas. COTIF – Pagrindinės sutarties – dalinė peržiūra

Dokumentai: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – valstybės narės.

Rekomenduojama laikytis toliau išdėstytos suderintos pozicijos.

3 straipsnio (Tarptautinis bendradarbiavimas) pakeitimams turi būti pritarta (redakcinis pakeitimas – nuoroda į Europos Bendrijas pakeičiama nuoroda į Europos Sąjungą).

12 straipsnio (Teismo sprendimų vykdymas. Turto areštas) pakeitimams turi būti pritarta, nes siekiant suderinti su Sąjungos teise jais iš dalies keičiama sąvokos „turėtojas“ apibrėžtis.

20 straipsnio (Techninių ekspertų komitetas) pakeitimams turi būti pritarta, nes jie būtini siekiant atnaujinti APTU Vienodąsias taisykles ir ATMF Vienodąsias taisykles, kad jos derėtų su Sąjungos teise.

Kiti pakeitimai: Sąjungos pozicijos priimti nereikia, nes šie pakeitimai susiję su organizacijos finansavimu ir auditu arba apima su darbo programa, metine ataskaita ir linijų ar paslaugų sąrašais susijusius administracinius pokyčius, kurie neturi poveikio Sąjungos teisei.

5 punktas. Dalinė B priedo (CIM) peržiūra

Dokumentai: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – Sąjunga – dėl 6 ir 6a straipsnių; valstybės narės – dėl kitų straipsnių.

Rekomenduojama laikytis toliau išdėstytos suderintos pozicijos.

6 ir 6a straipsnių pakeitimai yra susiję su Sąjungos teise, nes važtaraštis ir lydimieji dokumentai naudojami muitinės, sanitarijos ir fitosanitarijos (SPS) procedūroms. Sąjunga pritaria OTIF ketinimui pirmenybę teikti elektroninei važtaraščių formai. Tačiau šių pakeitimų priėmimas šiuo metu gali turėti nenumatytų pasekmių. Dabartinė supaprastinta muitinės tranzito geležinkeliais procedūra gali būti vykdoma tik naudojant popierinius dokumentus. Todėl jei geležinkelių sektorius pasirinks elektroninę važtaraščių formą, jis turės taikyti standartinę tranzito procedūrą ir Naująją kompiuterizuotą tranzito sistemą (NCTS).

Komisija pradėjo rengtis darbo grupės posėdžiui, kad aptartų elektroninių transporto dokumentų naudojimą tranzitui pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013 [1]. Pirmasis tos darbo grupės posėdis įvyko 2014 m. birželio 4–5 d. Sąjunga taip pat pritaria ketinimui lydimuosius dokumentus teikti elektronine forma. Tačiau pagal dabartinę Sąjungos teisę teisinio pagrindo elektronine forma teikti dokumentus (pvz., Bendrąjį veterinarinį įvežimo dokumentą, bendrąjį įvežimo dokumentą), kurie turi būti pateikiami kartu su prekėmis, susijusiomis su SPS, nėra, todėl tie dokumentai turi būti pateikiami popierine forma. Komisija parengė reglamento, kuriame numatomas elektroninis sertifikavimas, projektą; jį šiuo metu nagrinėja Europos Parlamentas ir Taryba. Tą reglamentą (Oficialus kontrolės reglamentas) numatoma priimti iki 2015 m. pabaigos arba 2016 m. pradžios, tačiau jo įgyvendinimui užtikrinti bus nustatytas pereinamasis laikotarpis.

[1] 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1).

Todėl Sąjunga pataria šioje PK sesijoje sprendimo dėl šių punktų nepriimti ir siūlo OTIF toliau bendradarbiauti su Sąjunga šiuo klausimu, kad atliekant būsimą CIM peržiūrą būtų suformuluotas gerai parengtas sprendimas, ir pageidautina, kad peržiūros vykdymas būtų sinchronizuojamas su Reglamentu (ES) Nr. 952/2013 ir 2016 m. gegužės 1 d. įsigaliosiančiomis jo įgyvendinimo nuostatomis. Pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 278 straipsnį kai kurios elektroninės procedūros galėtų būti palaipsniui diegiamos 2016–2020 m.

Kiti pakeitimai: Sąjungos pozicijos priimti nereikia, nes šios nuostatos nedaro poveikio Sąjungos teisei.

6 punktas. Su pavojingųjų krovinių vežimu susiję elektroniniai dokumentai. Informacija apie RID ekspertų komiteto darbą

Dokumentas: CR 25/6.

Kompetencija – Sąjunga.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – netaikoma.

Rekomenduojama suderinta pozicija – susipažinti su informacija.

7 punktas. Dalinė D priedo (CUV) peržiūra

Dokumentai: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – Sąjunga.

Rekomenduojama Sąjungos pozicija – pritarti 2 ir 9 straipsnių pakeitimams, nes jais, laikantis Sąjungos teisės (Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/110/EB [1]), paaiškinami turėtojo ir už techninę priežiūrą atsakingo subjekto vaidmenys. Tačiau Prancūzijos siūlomas dalinis 7 straipsnio pakeitimas, susijęs su asmens, pateikusio naudoti riedmenis kaip transporto priemonę, atsakomybe žalos atveju, kai žala padaryta dėl riedmenų defekto, Sąjungoje turi būti išnagrinėtas išsamiau prieš priimant sprendimą OTIF. Todėl šioje PK sesijoje Sąjunga šiam pakeitimo pasiūlymui pritarti negali ir siūlo atidėti sprendimo priėmimą kitai Generalinei asamblėjai, kad būtų galima toliau nagrinėti šį klausimą. Sąjunga laikosi tokios pačios pozicijos dėl Vokietijos pasiūlymo dėl naujo 1a straipsnio, pateikto OTIF Sąjungos koordinavimo metu, t. y. siūlo atidėti sprendimo priėmimą kitai Generalinei asamblėjai, kad būtų galima toliau nagrinėti šį klausimą.

[1] 2008 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/110/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2004/49/EEB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose (Saugos geležinkeliuose direktyva) (OL L 345, 2008 12 23, p. 62).

Papildoma rekomenduojama Sąjungos pozicija – dokumento CR 25/7 ADD 1, p. 6, 8a punkto pabaigoje įterpti: „The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.“

8 punktas. G priedo (ATMF) peržiūra

Dokumentai: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Kompetencija – Sąjunga.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – Sąjunga.

Rekomenduojama laikytis toliau išdėstytos suderintos pozicijos:

1) dėl dokumento CR 25/8. G priedo (ATMF) peržiūros

balsuoti „už“ pateikiant šias pastabas:

– 3a straipsnio 3 dalį papildyti šiuo sakiniu:

„When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.“

Sąjunga gali pritarti šioms alternatyvoms:

„For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.“;

arba

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.“;

– 4 straipsnio 1 dalies pabaigoje [po b punkto] įrašyti šį sakinį:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.“;

– 5 straipsnio 5 dalyje ištaisyti nuorodą – „*Article 2w1)*“ pakeisti „*Article 2wa(1)*“;

– 19 straipsnyje sujungti 2 ir 2a dalis, išbraukiant 2a dalį, o 2 dalį pakeičiant šiuo pataisytu tekstu:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.“.

www.parlament.gv.at

2) dėl dokumento 25/8 Add. 1. G priedo (ATMF) patvirtinimo dokumento peržiūros

– Bendro pobūdžio patvirtinimai – 2 puslapio pabaigoje išdėstytą sakinį iš dalies pakeisti taip: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.“;

– 2 straipsnio t punktą papildyti nauja pastraipa: „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.“;

– 4 straipsnio 1 dalies b punkte įrašyti SH1 modulį, kadangi šio modulio projektavimo etape išduotu projekto tipo sertifikatu taip pat suteikiama galimybė naudotis apibūdinta procedūra. Naujasis sakinys turėtų būti išdėstytas taip:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.“;

– Siekiant 7 straipsnio 1a dalies nuostatos paaiškinimą suderinti su Sąjungos nuostata (Komisijos rekomendacijos 2011/217/ES [1] 8 straipsnio 7 dalimi), įrašyti šį sakinį:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.“.

3) Patikrinus G priedo (ATMF) peržiūros teksto redakciją vokiečių kalba:

– 2 straipsnio ab punkte pateiktą sąvokos „akreditavimas“ apibrėžtį suderinti su Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 765/2008 [2] 2 straipsnio 10 punkte pateikta formuluote:

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischenharmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.“

[1] 2011 m. kovo 29 d. Komisijos rekomendacija 2011/217/ES dėl leidimo pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB (OL L 95, 2011 4 8, p. 1).

[2] 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 339/93 (OL L 218, 2008 8 13, p. 30).

www.parlament.gv.at

– 5 straipsnio 2 dalyje „assessing entities“ išversta „Bewertungsstelle“. Remiantis ETV GEN-E „assessing entity“ verčiama „Prüforgan“. Sąjungos terminu „Bewertungsstelle“ konkrečiai įvardijamos vertinimo įstaigos pagal rizikos įvertinimo bendrą saugos metodą (CSM RA). Todėl OTIF terminas pagal 5 straipsnio 2 dalį galėtų klaidinti. Siūloma ir ATMF vartoti žodį „Prüforgan“. Taip pat žr. 2 straipsnio cb punktą, 5 straipsnio 3–7 dalis, 6 straipsnio 4 dalį, 10 straipsnio 3a, 4 ir 6–8 dalis.

– 5 straipsnio 4 dalyje pakeisti formuluotę: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.“

– 10 straipsnio 8 dalyje išbraukti skliaustus.

– 5 straipsnio 3 dalyje po formuluotės „Voraussetzungen“ įrašytą žodį „erfüllen“ pakeisti žodžiu „erfüllt“.

– 11 straipsnio 3 dalies b punkte žodis „Identifizierungscode(se)“ turėtų būti pakeistas žodžiu „Identifizierungscode(s)“.

– 15 straipsnio 1 dalies 2 sakinyje išbraukti žodį „nicht“.

– 15a straipsnio 1 dalies 2 sakinyje po žodžio „entsprechen“ padėti tašką ir pradėti trečią sakinį formuluote „Es hat insbesondere:“.

www.parlament.gv.at

4) 2 straipsnio n punkte pateikta apibrėžtis prancūzų kalba turėtų būti išdėstyta taip:

„"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.“.

9 punktas. Dalinė F priedo (APTU) peržiūra

Dokumentai: Nuoroda: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Kompetencija – Sąjunga.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – Sąjunga.

Rekomenduojama suderinta pozicija – pritarti redakciniams pakeitimams.

10 punktas. Įgaliojimas konsoliduoti aiškinamąją ataskaitą

Dokumentas: CR 25/10.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – valstybės narės.

Rekomenduojama Sąjungos pozicija – pritarti.

11 punktas. Redakciniai pakeitimai

Dokumentas: CR 25/11.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – valstybės narės.

Rekomenduojama suderinta pozicija: pritarti įterpiant šią naują antrą įtrauką:

„– to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;“.

12 punktas. Dalinė E priedo (CUI) peržiūra

Dokumentas: CR 25/12.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – Sąjunga.

Rekomenduojama suderinta pozicija – pakeitimams nepritarti. Tarp šių CIT pasiūlytų pakeitimų – CUI taikymo srities praplėtimas į ją įtraukiant vietos geležinkelių transportą, sutartinių privalomų bendrųjų nuostatų nustatymas ir infrastruktūros valdytojo atsakomybės už žalą praplėtimas. Šie pakeitimai galėtų būti išnagrinėti išsamiau, tačiau prieš PK sesiją jie nebuvo aptarti jokiame OTIF vidaus forume, todėl jų poveikis galėjo būti nepakankamai išsamiai įvertintas. Atrodo, kad šioje PK sesijoje dar per anksti keisti CUI (šiuo metu jis atitinka Sąjungos teisę), nes tam nėra tinkamai pasirengta.

13 punktas. Peržiūros komiteto darbo grupių, kurių darbas susijęs su A, B, D ir E priedais, darbo tvarkos taisyklės

Dokumentas: CR 25/13.

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – valstybės narės.

Rekomenduojama suderinta pozicija – nėra.

14 punktas. Informacija dėl būsimo darbo

Dokumentas: CR 25/14 (dar neparengtas).

Kompetencija – bendra.

Naudojimasis balsavimo teisėmis – netaikoma.

Rekomenduojama suderinta pozicija – spręsti vietoje.“.

MELLÉKLET

HELYESBÍTÉS

az OTIF felülvizsgálati bizottságának 25. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló tanácsi határozat javaslatához

(10952/2/14 REV 2, 2014.6.19)

A határozat szövege helyesen a következő:

„A TANÁCS HATÁROZATA

(…)

az OTIF felülvizsgálati bizottságának 25. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Európai Unió nevében képviselendő álláspont meghatározásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

www.parlament.gv.at

mivel:

(1) Az Unió a 2013/103/EU határozattal összhangban csatlakozott az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (a továbbiakban: „COTIF egyezmény”)[1].

(2) Ciprus és Málta kivételével valamennyi tagállam alkalmazza a COTIF egyezményt.

(3) A COTIF egyezmény 13. cikke 1. §-ának c) pontjának megfelelően létrehozott felülvizsgálati bizottságnak 2014. június 25–27. között tartandó 25. ülésén döntenie kell bizonyos, a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt (COTIF), valamint annak egyes függelékeit, nevezetesen B. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződésre vonatkozóan – CIM), D. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre vonatkozóan – CUV), E. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban kiépített infrastruktúra használatára irányuló szerződésekre vonatkozóan – CUI), F. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban történő felhasználásra szánt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagra alkalmazandó műszaki szabványok ellenőrzésére és egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozóan – APTU) és G. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyag műszaki engedélyére vonatkozóan – ATMF) érintő módosításokról.

[1] A Tanács 2013/103/EU határozata (2011. június 16.) az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről (HL L 51., 2013.2.23., 1. o.).

www.parlament.gv.at

(4) A COTIF egyezmény módosításainak célja a műszaki szakértők bizottsága feladatainak aktualizálása és az „üzembentartó” fogalma meghatározásának az uniós jogszabályoknak megfelelően való frissítése, valamint a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) egyes finanszírozási, ellenőrzési és jelentéstételi szabályainak módosítása, illetve néhány kisebb adminisztratív változtatás bevezetése.

(5) A B. függelék (CIM) módosításainak célja a fuvarlevél és az azt kísérő dokumentumok elektronikus formájának előnyben részesítése, valamint az áruszállítási szerződés bizonyos előírásainak pontosítása.

(6) A D. függelékre (CUV) vonatkozó, az OTIF főtitkára által előterjesztett módosítások célja az üzembentartó és a karbantartásért felelős szervezet feladatainak pontosítása a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekben. Franciaország külön javaslatot terjesztett elő a járművel okozott károkért viselt felelősségre vonatkozóan. Németország szintén külön javaslatot nyújtott be a CUV egységes szabályok hatályára vonatkozóan.

(7) A G. függelék (ATMF) módosításainak célja a nemzetközi forgalomban használt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyag műszaki engedélyére vonatkozó előírások frissítése, az említett függelék szerinti szerződő állam, az illetékes hatóság és az értékeléssel foglalkozó szervezet feladatainak és egymás közötti kapcsolatainak pontosabb meghatározása, valamint bizonyos terminusok uniós joggal történő harmonizációja.

www.parlament.gv.at

(8) Az F. függelékre (APTU) vonatkozó módosítások célja biztosítani a felülvizsgált G. függelékkel (ATMF) való összhangot.

(9) A Vasúti Szállítás Nemzetközi Bizottsága (CIT) által javasolt, az E. függelékre (CUI) vonatkozó módosítások célja az infrastruktúra használatára irányuló szerződésekre vonatkozó egységes szabályok belföldi vasúti szállításra való kiterjesztése, a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó általános feltételek jogalapjának megteremtése, valamint a pályahálózat-működtető felelősségének kiterjesztése az infrastruktúra által okozott károkra és veszteségekre.

(10) Az OTIF főtitkára emellett szerkesztési változtatásokra is javaslatot tett: ennek értelmében a COTIF egyezmény és függelékei teljes szövegében az „Európai Közösség” kifejezés helyébe az „Európai Unió” kifejezés lépne.

(11) A javasolt módosítások legnagyobb része összhangban áll az Unió jogrendjével és stratégiai célkitűzéseivel, ezért helyénvaló, hogy az Unió támogassa őket. Bizonyos módosítások nincsenek hatással az uniós jogszabályokra, és ezekkel kapcsolatban nincs szükség uniós szintű álláspont kialakítására. Egyes módosítások pedig részletesebb megvitatást igényelnek az Unión belül, ezért a felülvizsgálati bizottság szóban forgó ülésén ellenezni kell őket; amennyiben az utóbbi módosítások az Unió számára elfogadható változtatás nélkül elfogadásra kerülnek, az Uniónak a COTIF egyezmény 35. cikkének 4. §-ában előírt eljárásnak megfelelően kifogást kell megfogalmaznia.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

www.parlament.gv.at

1. cikk

(1) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény felülvizsgálati bizottságának 25. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont megfelel az e határozat mellékletében foglaltaknak.

(2) Az e határozat mellékletében szereplő kisebb módosításokat az Uniót a felülvizsgálati bizottságban képviselő küldöttek a Tanács további határozata nélkül elfogadhatják.

2. cikk

A felülvizsgálati bizottság határozatát annak elfogadását követően az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

3. cikk

Ez a határozat elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben,

a Tanács részéről
az elnök

www.parlament.gv.at

MELLÉKLET

1. Bevezetés

Az OTIF főtitkára összehívta a COTIF egyezmény felülvizsgálati bizottságának 25. ülését, amely 2014. június 25–27-én Bernben kerül megrendezésre.

2. Hivatkozott dokumentumok

Az ülés napirendi pontjaival kapcsolatos dokumentumokat eljuttatták az OTIF tagállamainak; e dokumentumok az OTIF honlapján is elérhetők a következő linken: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Megjegyzések az egyes napirendi pontokat illetően

1. pont: Az ülés megnyitása és a határozatképesség megállapítása

Dokumentum: nincs.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: nem alkalmazandó.

Ajánlott összehangolt álláspont: nincs.

A felülvizsgálati bizottság határozatképes, amennyiben a szavazati joggal rendelkező OTIF tagállamok többsége a szavazás pillanatában jelen van. A COTIF egyezmény 13. cikkének 3. §-a azonban előírja, hogy azok az OTIF tagállamok, amelyek nyilatkozatot tettek egy vagy több függelék alkalmazásának elhagyásáról, az adott függelék módosításairól nem szavazhatnak.

Az alábbi OTIF-tagállamok nem vonták vissza az egyes függelékek alkalmazásának elhagyásáról szóló nyilatkozataikat:

Pakisztán, Oroszország (a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV), veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzat (RID), CUV, CUI, APTU és ATMF), Grúzia (CUV, CUI, APTU és ATMF), Cseh Köztársaság, Norvégia, Szlovákia, Egyesült Királyság (CUI, APTU és ATMF), Franciaország (ATMF).

Egy adott függelék módosításainak megvitatásakor a határozatképességet úgy kell megállapítani, hogy a szóban forgó függelék alkalmazásának elhagyásáról nyilatkozatot tett OTIF-tagállamok számát le kell vonni az OTIF aktív tagjainak számából (46).

Az Unió hatáskörébe tartozó kérdésekről az Unió valamennyi, szavazati joggal rendelkező tagállama nevében szavazhat függetlenül attól, hogy e tagállamok képviselői fizikailag jelen vannak-e az ülésen; a határozatképesség ezért eltérő lehet attól függően, hogy az Unió tagállamait képviseli-e, vagy az uniós tagállamok saját nevükben szavaznak.

www.parlament.gv.at

2. pont: Az elnök és az alelnök megválasztása

Dokumentum: nincs.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: tagállamok.

Ajánlott összehangolt álláspont: nincs.

3. pont: A napirend elfogadása

Dokumentum: CR 25/3.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: tagállamok.

Ajánlott összehangolt álláspont: nincs.

4. pont: A COTIF részleges felülvizsgálata – alapegyezmény

Dokumentumok: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: tagállamok.

www.parlament.gv.at

Ajánlott összehangolt álláspont:

A 3. cikk (Nemzetközi együttműködés) módosításai támogatandók (az „Európai Közösség” kifejezést az „Európai Unió” kifejezéssel helyettesítő szerkesztési változtatás).

A 12. cikk (Ítéletek végrehajtása. Melléklet) módosításai támogatandók, mivel az „üzembentartó” fogalommeghatározásának az uniós jogszabályoknak megfelelő módosítására irányulnak.

A 20. cikkre (A műszaki szakértők bizottsága) vonatkozó módosítások támogatandók, mivel e módosítások az APTU és az ATMF függelékben foglalt egységes szabályok naprakésszé tételéhez szükségesek, valamint ahhoz, hogy biztosítható legyen az uniós jogszabályokkal való összhangjuk.

Egyéb módosítások: nem szükséges uniós álláspont kialakítása, mivel e módosítások a szervezet finanszírozásával és ellenőrzésével kapcsolatosak, vagy pedig a munkaprogramhoz, az éves jelentéshez, illetve a vasútvonalak és szolgáltatások jegyzékeihez fűződő adminisztratív változtatásokat tartalmaznak, amelyek nincsenek hatással az uniós jogszabályokra.

5. pont: A B. függelék (CIM részleges felülvizsgálata

Dokumentumok: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: A 6. és 6a cikkek esetében az Unió, az egyéb cikkek esetében a tagállamok.

www.parlament.gv.at

Ajánlott összehangolt álláspont:

A 6. cikkre vonatkozó módosítások és a 6a. cikk az uniós jogot érintik a fuvarlevél, valamint az azt kísérő dokumentumok a vámügyi, egészségügyi és növény-egészségügyi eljárások keretében történő alkalmazása miatt. Az Unió egyetért az OTIF azon szándékával, hogy a fuvarlevél elektronikus formáját előnyben részesítse. E módosítások elfogadása azonban jelenleg nem szándékolt következményekkel is járhat. Az egyszerűsített vasúti árutovábbítási eljárás jelenleg csak papíralapú okmányokkal bonyolítható le. Ezért ha egy vasúti társaság az elektronikus fuvarlevél alkalmazása mellett dönt, akkor a rendes árutovábbítási eljárást és az új számítógépesített árutovábbítási rendszert (NCTS) kell használnia. A Bizottság megkezdte az előkészületeket egy munkacsoport létrehozására, amely megvitatja majd az elektronikus fuvarokmányok árutovábbítás céljára, a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[1] keretében történő használatát. A munkacsoport első ülésére 2014. június 4–5-én kerül sor. Az Unió támogatja továbbá a kísérő dokumentumok elektronikus formájának bevezetésére irányuló tervet is. A jelenleg hatályos uniós jogszabályok azonban nem adnak jogalapot az egészségügyi és növény-egészségügyi árukat kísérő dokumentumok (pl. közös állat-egészségügyi beléptetési okmány, közös beléptetési okmány) elektronikus formában való benyújtásához, ezért azokat papíron kell benyújtani. A Bizottság rendelettervezetet dolgozott ki az elektronikus tanúsítás bevezetésére vonatkozóan; a tervezetről jelenleg az Európai Parlament és a Tanács folytat megbeszéléseket. Az említett rendelet (hatósági ellenőrzésekre vonatkozó rendelet) előreláthatóan 2015 végéig, illetve 2016 elejéig elfogadásra kerül, a végrehajtását azonban átmeneti időszak fogja megelőzni.

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete (2013. október 9.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról (HL L 269., 2013.10.10., 1. o.).

www.parlament.gv.at

Az Unió ezért azt javasolja, hogy a felülvizsgálati bizottság jelenlegi ülésén ne szülessen döntés az említett kérdésekben, és hogy az OTIF folytassa együttműködését az Unióval ezen a területen annak érdekében, hogy a CIM jövőbeni felülvizsgálatára vonatkozóan megfelelő megoldást lehessen kidolgozni, lehetőleg összhangba hozva azt a 952/2013/EU rendelettel és annak 2016. május 1-jétől hatályos végrehajtási rendelkezéseivel. A 952/2013/EU 278. cikkének megfelelően a 2016 és 2020 közötti időszakra bizonyos elektronikus eljárások vezethetők be.

Egyéb módosítások: nem szükséges uniós álláspont kialakítása, mivel e módosítások nem érintik az uniós jogot.

6. pont: A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos elektronikus dokumentumok – információk a RID szakértői bizottsága által folytatott munkáról

Dokumentum: CR 25/6.

Hatáskör: Unió.

Szavazati jog gyakorlása: nem alkalmazandó.

Ajánlott összehangolt álláspont: az információ tudomásul vétele.

7. pont: az F. függelék (CUV) részleges felülvizsgálata

Dokumentumok: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: Unió.

Ajánlott uniós álláspont: A 2. és 9. cikk módosításai támogatandók, mivel az uniós jogszabályoknak (2008/110/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[1]) megfelelően egyértelműsítik az üzembentartó és a karbantartásért felelős szervezet feladatait. A 7. cikkre vonatkozó, Franciaország által javasolt módosítás (a járművet közlekedési eszközként rendelkezésre bocsátó személy felelőssége a jármű meghibásodásából eredő kár esetén) azonban további uniós elemzésre szorul, mielőtt az OTIF keretében döntés születne. Az Unió ezért nem támogathatja az e módosításra irányuló javaslatot a felülvizsgálati bizottság ülésén, és a döntés elnapolását javasolja a legközelebbi közgyűlésig annak érdekében, hogy e kérdést tovább lehessen vizsgálni. Az Unió hasonló álláspontot képvisel, vagyis a döntés elnapolását a következő közgyűlésig, hogy tovább vizsgálhassa a kérdést, miszerint Németország javaslatára az uniós koordinálás során új 1a. cikkre vonatkozó javaslat benyújtására kerülne sor.

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 2008/110/EK irányelve (2008. december 16.) a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról (HL L 345., 2008.12.23., 62. o.).

www.parlament.gv.at

További ajánlott uniós álláspont: A CR 25/7 ADD 1 dokumentum 6. oldalán a (8a) bekezdés végét a következő szöveggel kell kiegészíteni: "The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles."

8. pont: a G. függelék felülvizsgálata (ATMF)

Dokumentumok: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Hatáskör: Unió.

Szavazati jog gyakorlása: Unió.

Ajánlott összehangolt álláspont:

(1) A Ref. CR 25/8: a G függelék felülvizsgálatával (ATMF UR) kapcsolatban:

Mellette kell szavazni az alábbi észrevételekkel:

– 3a. cikk (3) bekezdését az alábbi mondattal kell kiegészíteni:

"When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

Az Unió el tudná fogadni az alábbi alternatívákat:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.";

www.parlament.gv.at

vagy

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.";

– A 4. cikk (1) bekezdését [a b) pont után] az alábbi mondattal kell kiegészíteni:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time. "

– Az 5. cikk (5) bekezdése: Javítani kell a hivatkozást: "*Article 2w1)* " helyébe "*Article 2wa(1)* " lép.

– 19. cikk: Össze kell vonni a 19. cikk (2) és (2a) bekezdését úgy, hogy a (2a) bekezdést el kell hagyni, a (2) bekezdés helyébe pedig a következő módosított szöveg lép:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.".

www.parlament.gv.at

(2) 25/8 Add. 1.: Indokolás a G függelék felülvizsgálatával (ATMF) kapcsolatban

– Általános indokolás (a 2. oldal végén): a mondat a következőképpen módosul: "The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document. "

– A 2. cikk t) pontja a következő új bekezdéssel egészül ki: "When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking. "

– A 4. cikk (1) bekezdésének b) pontját ki kell egészíteni az SH1 modulra való utalással, mivel az ennek a modulnak a tervezési fázisában kiadott tervezési típusalkalmassági bizonyítvány szintén lehetővé teszi az ismertetett eljárás alkalmazását. A szöveg tehát a következő:

"According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.";

www.parlament.gv.at

– Annak érdekében, hogy ennek a rendelkezésnek az értelmezése összhangban legyen a megfelelő uniós rendelkezéssel (a 2011/217/EU[1] bizottsági ajánlás 8. cikkének (7) bekezdésével), a 7. cikk (1a) bekezdését ki kell egészíteni a következő mondattal:

"Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process. ";

(3) A G függelék (ATMF) felülvizsgálata német nyelvi változata ellenőrzésének eredménye:

– A 2. cikk ab) pontjában az akkreditálás fogalommeghatározását a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[2] 2. cikkének 10. pontja szerint ki kell igazítani a következőképpen:

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen. "

[1] A Bizottság 2011/217/EU ajánlása (2011. március 29.) a strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésének a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében történő engedélyezéséről (HL L 95., 2011.4.8., 1. o.).

[2] Az Európai Parlament és a Tanács 765/2008/EK rendelete (2008. július 9.) a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.).

www.parlament.gv.at

– Az 5. cikk (2) bekezdésében az "assessing entities" kifejezés német fordítása: "Bewertungsstelle". Az ETV GEN-E szerint azonban az "assessing entities" kifejezés németül "Prüforgan". Az uniós nyelvhasználatban a "Bewertungsstelle" terminus kifejezetten a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer (CSM RA) szerinti megfelelőségértékelő testületeket jelenti. Ezért az OTIF esetében az 5. cikk (2) bekezdésében félrevezető lehet ennek a kifejezésnek a használata. Tehát azt javasoljuk, hogy az ATMF-ben szintén a "Prüforgan" szó szerepeljen. Lásd még a 2. cikk cb) pontját, az 5. cikk (3)–(7) bekezdését, a 6. cikk (4) bekezdését és a 10. cikk (3a), (4) és (6)–(8) bekezdését.

– Az 5. cikk (4) bekezdésében a következőképpen kell módosítani a megfogalmazást: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden. "

– A 10. cikk (8) bekezdésében el kell hagyni a zárójelet.

– Az 5. cikk (3) bekezdésében a "Voraussetzungen"-re vonatkozó részben az "erfüllen" helyett az "erfüllt" szónak kell állnia.

– A 11. cikk (3) bekezdésének b) pontjában az "Identifizierungscode(se) " helyett az "Identifizierungscode(s) " szónak kell állnia.

– A 15. cikk (1) bekezdésének második mondatában el kell hagyni a "nicht" szót.

– A 15. cikk (1) bekezdésének második mondatában pontot kell tenni az "entsprechen" szó után, és új, harmadik mondatot kell kezdeni a következő kifejezéstől: "Es hat insbesondere: ".

www.parlament.gv.at

(4) A 2. cikk n) pontjában található fogalommeghatározásnak a francia nyelvi változatban a következőképpen kell szerepelnie:

"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.".

9. pont: az F. függelék (APTU) részleges felülvizsgálata

Dokumentumok: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Hatáskör: Unió.

Szavazati jog gyakorlása: Unió.

Ajánlott összehangolt álláspont: a szerkesztési változtatások támogatása.

10. pont: a magyarázó jelentés megerősítésére vonatkozó meghatalmazás

Dokumentum: CR 25/10.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: tagállamok.

Ajánlott uniós álláspont: támogatni kell.

11. pont: szerkesztési változtatások

Dokumentum: CR 25/11.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: tagállamok.

Ajánlott összehangolt álláspont: támogatandó, a következő új, második francia bekezdés beillesztésével:

"- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;".

12. pont: az E. függelék (CUI) részleges felülvizsgálata

Dokumentum: CR 25/12.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: Unió.

Ajánlott összehangolt álláspont: a módosítások elvetése. A CIT által előterjesztett módosítások a CUI hatályának a belföldi szolgáltatásokra való kiterjesztését, szerződési jellegű kötelező erővel bíró általános feltételek bevezetését, valamint a pályahálózat-működtető károkért viselt felelősségének kiterjesztését foglalják magukban. E módosítások további mérlegelést igényelnek, de mivel a felülvizsgálati bizottság ülését megelőzően az OTIF egyetlen belső fórumán sem kerültek megvitatásra, nem lehetett megfelelő részletességgel megvizsgálni a hatásukat. Megfelelő előkészítő munka hiányában a CUI (amely jelenleg összhangban áll az uniós joggal) módosítása a felülvizsgálati bizottság jelenlegi ülésén túl korai lenne.

13. pont: a felülvizsgálati bizottság munkacsoportjainak eljárási szabályzata az A., B., D. és E. függelék tekintetében

Dokumentum: CR 25/13.

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: tagállamok.

Ajánlott összehangolt álláspont: nincs.

14. pont: a jövőbeli munkára vonatkozó információ

Dokumentum: CR 25/14 (még nem áll rendelkezésre).

Hatáskör: megosztott.

Szavazati jog gyakorlása: nem alkalmazandó.

Ajánlott összehangolt álláspont: a helyszínen kell kialakítani.”.

www.parlament.gv.at

ANNESS

RETTIFIKA

għall-proposta tad-Deċiżjoni tal-Kunsill li tistabbilixxi l-pożizzjoni li għandha tiġi adottata mill-Unjoni fil-25 seduta tal-Kumitat tar-Reviżjoni tal-OTIF rigward ċerti emendi fil-Konvenzjoni dwar il-Ġarr Internazzjonali bil-Ferrovija (COTIF) u fl-Appendiċijiet tagħha

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Id-Deċiżjoni għandha taqra kif ġej:

"**DEĊIŻJONI TAL-KUNSILL**

ta'

li tistabbilixxi l-pożizzjoni li għandha tiġi adottata f'isem l-Unjoni Ewropea
fil-25 seduta tal-Kumitat tar-Reviżjoni tal-OTIF
rigward ċerti emendi fil-Konvenzjoni
dwar it-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (COTIF)
u fl-Appendiċijiet tagħha

IL-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidra t-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 91 flimkien mal-Artikolu 218(9) tiegħu,

Wara li kkunsidra l-proposta mill-Kummissjoni Ewropea,

www.parlament.gv.at

Billi:

(1) L-Unjoni aderixxiet mal-Konvenzjoni dwar it-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija tad-9 ta' Mejju 1980 kif emendata mill-Protokoll ta' Vilnius tat-3 ta' Ġunju 1999 ("il-Konvenzjoni COTIF"), skont id-Deċiżjoni tal-Kunsill 2013/103/UE[1].

(2) L-Istati Membri kollha, bl-eċċezzjoni ta' Ċipru u Malta, japplikaw il-Konvenzjoni COTIF.

(3) Il-Kumitat tar-Reviżjoni stabbilit skont il-punt (c) tal-Artikolu 13(1) tal-Konvenzjoni COTIF, waqt il-25 seduta tiegħu li ser issir bejn il-25 u s-27 ta' Ġunju 2014, huwa mistenni li jiddeċiedi dwar ċerti emendi fil-Konvenzjoni COTIF kif ukoll f'ċerti Appendiċijiet tagħha, jiġifieri l-Appendiċijiet B (Regoli Uniformi dwar il-Kuntratt tal-Ġarr Internazzjonali ta' Prodotti bil-Ferrovija – CIM), D (Regoli Uniformi għall-Kuntratti tal-Użu tal-Vetturi fit-Traffiku Ferrovjarju Internazzjonali – CUV), E (Regoli Uniformi dwar il-Kuntratt tal-Użu tal-Infrastruttura fit-Traffiku Ferrovjarju Internazzjonali – CUI), F (Regoli Uniformi li jirrigwardaw il-Validazzjoni ta' Standards Tekniċi u l-Adozzjoni ta' Preskrizzjonijiet Tekniċi Uniformi Applikati għall-Materjal tal-Ferroviji bl-intenzjoni li jintużaw mit-Traffiku Internazzjonali – APTU) u G (Regoli Uniformi li jirrigwardaw l-Ammissjoni Teknika ta' Materjal tal-Ferroviji użat fit-Traffiku Internazzjonali – ATMF).

[1] Deċiżjoni tal-Kunsill 2013/103/UE tas-16 ta' Ġunju 2011 dwar l-iffirmar u l-konklużjoni tal-Ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u l-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija dwar l-Adeżjoni tal-Unjoni Ewropea mal-Konvenzjoni msemmija (ĠU L 51, 23.2.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

(4) L-emendi fil-Konvenzjoni COTIF jimmiraw li jaġġornaw il-kompiti tal-Kumitat tal-Esperti Tekniċi u d-definizzjoni ta' "detentur" bi qbil mal-liġi tal-Unjoni, u jemendaw ċerti regoli dwar il-finanzjament tal-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (OTIF), l-awditjar tiegħu u r-rappurtar dwaru, kif ukoll jagħmlu xi bidliet amministrattivi żgħar.

(5) L-emendi tal-Appendiċi B (CIM) huma mmirati biex jagħtu preferenza lill-forma elettronika tan-nota ta' konsenja u d-dokumenti li jakkumpanjawha, u li jiċċaraw ċerti dispożizzjonijiet tal-kuntratt tal-ġarr.

(6) L-emendi tal-Appendiċi D (CUV) imressqin mis-Segretarju Ġenerali tal-OTIF għandhom l-għan li jiċċaraw ir-rwoli tad-detentur u tal-entità responsabbli għall-manutenzjoni fil-kuntratti tal-użu tal-vetturi fit-traffiku internazzjonali ferrovjarju. Franza ressqet proposta separata dwar ir-responsabbiltà għall-ħsara li tista' tikkawża vettura. Il-Ġermanja ppreżentat proposta separata dwar il-kamp ta’ applikazzjoni tar-regoli uniformi tas-CUV.

(7) L-emendi fl-Appendiċi G (ATMF) huma mmirati biex jaġġornaw id-dispożizzjonijiet dwar il-permissibbiltà teknika tal-materjali ferrovjarji li jintużaw fit-traffiku internazzjonali, biex jiċċaraw il-funzjonijiet ta', u r-relazzjonijiet bejn, l-Istat Kontraenti kif definiti f'dak l-Appendiċi, l-awtorità kompetenti u l-entità tal-valutazzjoni, kif ukoll biex jarmonizzaw it-termini bi qbil mal-liġi tal-Unjoni.

www.parlament.gv.at

(8) L-emendi fl-Appendiċi F (APTU) huma mmirati biex iżommu konsistenza mal-Appendiċi G (ATMF) emendat.

(9) L-emendi fl-Appendiċi E (CUI) proposti mill-Kumitat għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (CIT) huma mmirati biex jestendu l-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli uniformi dwar il-kuntratt tal-użu tal-infrastruttura għat-trasport ferrovjarju domestiku, biex joħolqu bażi legali għat-termini u l-kundizzjonijiet ġenerali tal-użu tal-infrastruttura ferrovjarja, u biex jestendu r-responsabbiltà tal-maniġer tal-infrastruttura għal xi ħsarat jew telf li jistgħu jiġu kkawżati mill-infrastruttura.

(10) Is-Segretarju Ġenerali tal-OTIF ippropona wkoll xi tibdiliet editorjali biex jissostitwixxu t-terminu "Komunitajiet Ewropej" bit-terminu "Unjoni Ewropea" fil-Konvenzjoni COTIF u l-Appendiċijiet tagħha kollha.

(11) Il-maġġoranza tal-emendi proposti jaqblu mal-liġi u mal-għanijet strateġiċi tal-Unjoni, u għaldaqstant għandhom jiġu appoġġati mill-Unjoni. Xi emendi ma għandhomx impatt fuq il-liġi tal-UE u ma jeħtiġux li jkun hemm qbil dwar pożizzjoni fil-livell tal-Unjoni. Fl-aħħar nett, ċerti emendi jeħtieġu aktar diskussjoni dwarhom fl-Unjoni u għandhom jitwarrbu f'din il-laqgħa tal-Kumitat tar-Reviżjoni; jekk dawn emendi tal-aħħar jiġu approvati b'tibdiliet li ma jkunux aċċettabbli għall-Unjoni, l-Unjoni tifformula oġġezzjoni skont il-proċedura stabbilita fl-Artikolu 35(4) tal-Konvenzjoni COTIF,

ADOTTA DIN ID-DEĊIŻJONI:

www.parlament.gv.at

Artikolu 1

1. Il-pożizzjoni li għandha f'isem l-Unjoni fil-25 seduta tal-Kumitat tar-Reviżjoni stabbilit mill-Konvenzjoni dwar it-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija għandha tkun skont l-Anness ta' din id-Deċiżjoni.

2. Ir-rappreżentanti tal-Unjoni fil-Kumitat tar-Reviżjoni jistgħu jaqblu ma' tibdiliet żgħar fid-dokumenti msemmija fl-Anness ta' din id-Deċiżjoni mingħajr deċiżjoni ulterjuri tal-Kunsill.

Artikolu 2

Wara l-adozzjoni tagħha, id-Deċiżjoni tal-Kumitat ta' Assoċjazzjoni għandha tiġi ppubblikata f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 3

Din id-Deċiżjoni għandha tidħol fis-seħħ fil-jum tal-adozzjoni tagħha.

Magħmul fi Brussell,

Għall-Kunsill
Il-President

www.parlament.gv.at

ANNESS

1. Introduzzjoni

Is-Segretarju Ġenerali tal-OTIF sejjaħ il-25 seduta tal-Kumitat tar-Reviżjoni (KR) tal-Konvenzjoni COTIF f'Berne bejn il-25 u s-27 ta' Ġunju 2014.

2. Dokumenti ta' referenza

Id-dokumenti dwar il-punti fl-aġenda ġew iċċirkolati lill-Istati Membri tal-OTIF, u dawn huma disponibbli fil-websajt tal-OTIF fil-link li tidher taħt: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Kummenti dwar kull punt tal-aġenda

Punt 1. Il-ftuħ tal-laqgħa u l-istabbiliment ta' kworum

Dokument: m'hemmx.

Kompetenza: kondiviża.

Eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: ma japplikax.

www.parlament.gv.at

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: m'hemmx.

Jeżisti kworum fil-KR meta l-maġġoranza tal-Istati Membri tal-OTIF li għandhom id-dritt li jivvutaw ikunu rappreżentati meta ssir il-votazzjoni. Madankollu, l-Artikolu 13(3) tal-Konvenzjoni COTIF jistipula li l-Istati Membri tal-OTIF li jkunu għamlu dikjarazzjoni dwar in-nuqqas ta' applikazzjoni ta' xi Appendiċijiet ma għandhomx dritt jivvutaw dwar l-emendi li jsiru f'dik l-Appendiċi.

L-Istati Membri tal-OTIF elenkati hawn taħt ma rtirawx id-dikjarazzjonijiet tagħhom dwar in-nuqqas ta' applikazzjoni ta' ċerti Appendiċijiet:

il-Pakistan, ir-Russja (dwar ir-Regoli Uniformi dwar it-Trasport Internazzjonali ta' Passiġġieri bil-Ferrovija (CIV), it-Trasport Internazzjonali ta' Oġġetti Perikoluż bil-Ferrovija (RID), is-CUV, is-CUI, l-APTU u l-ATMF), Ġeorġja (dwar is-CUV, is-CUI, l-APTU u l-ATMF), ir-Repubblika Ċeka, in-Norveġja, is-Slovakkja, ir-Renju Unit (dwar is-CUI, l-APTU u l-ATMF), Franza (dwar l-ATMF).

Meta jkunu qegħdin jiġu diskussi l-emendi fl-Appendiċijiet rilevanti, l-għadd ta' Stati Membri tal-OTIF li jkunu għamlu dikjarazzjoni dwar in-nuqqas ta' applikazzjoni tal-Appendiċi kkonċernata jrid jitnaqqas mill-għadd tal-membri attivi tal-OTIF (46) biex jiġi stabbilit il-kworum għall-votazzjoni dwar l-Appendiċi kkonċernata.

Fil-każ fejn il-kompetenza tkun tal-Unjoni, l-Unjoni tista' tivvota f'isem il-membri kollha tagħha li jkollhom id-dritt li jivvutaw, mingħajr bżonn tal-preżenza fiżika ta' dawk il-membri meta tkun qed issir il-votazzjoni; b'hekk, il-kworum jista' jkun differenti fil-każ fejn l-Unjoni tirrappreżenta lill-Istati Membri tagħha u fil-każ fejn l-Istati Membri tal-Unjoni jivvutaw għalihom stess.

www.parlament.gv.at

Punt 2. L-elezzjoni tal-president u l-viċi president

Dokument: m'hemmx.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Stati Membri.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: m'hemmx.

Punt 3. L-adozzjoni tal-aġenda

Dokument: CR 25/3.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Stati Membri.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: m'hemmx.

Punt 4. Ir-reviżjoni parzjali tal-Konvenzjoni Bażika – COTIF

Dokumenti: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Stati Membri.

www.parlament.gv.at

Il-pożizzjoni kkoordinata rakkomandata:

L-emendi fl-Artikolu 3 (Il-kooperazzjoni internazzjonali) għandhom jiġu appoġġati (tibdil editorjali biex ir-referenzi għall-"Komunitajiet Ewropej" jinbidlu għal referenzi għall-"Unjoni Ewropea").

L-emendi fl-Artikolu 12 (L-eżekuzzjoni tas-sentenzi. Mehmuża) għandha tiġi appoġġata peress li temenda d-definizzjoni ta' "detentur" bi qbil mal-liġi tal-Unjoni.

L-emendi fl-Artikolu 20 (Il-Kumitat tal-Esperti Tekniċi) għandhom jiġu appoġġati billi dawn huma meħtieġa biex jiġu aġġornati r-Regoli Uniformi APTU u r-Regoli Uniformi ATMF biex jibqgħu jaqblu mal-liġi tal-Unjoni.

Emendi oħra: mhijiex meħtieġa pożizzjoni tal-Unjoni billi dawn l-emendi huma marbutin mal-finanzjament tal-organizzazzjoni, jew mal-awditjar, jew jinkludu bidliet amministrattivi li għandhom x'jaqsmu mal-programm ta' ħidma, mar-rapport annwali u mal-listi tal-linji jew tas-servizzi li ma għandhomx impatt fuq il-liġi tal-Unjoni.

Punt 5. Ir-reviżjoni Parzjali tal-Appendiċi B (CIM)

Dokumenti: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: l-Unjoni fuq l-Artikoli 6 u 6a; l-Istati Membri fuq l-Artikoli l-oħrajn.

www.parlament.gv.at

Il-pożizzjoni kkoordinata rakkomandata:

L-emendi fl-Artikolu 6 u l-Artikolu 6a jikkonċernaw il-liġi tal-Unjoni minħabba l-użu tan-nota ta' konsenja u d-dokumenti li jakkumpanjawha għad-dwana u minħabba l-proċeduri sanitarji u fitosanitarji (SPS). L-Unjoni taqbel mal-ħsieb tal-OTIF li tingħata prijorità lill-forma elettronika tan-noti tal-konsenja. Iżda fil-preżent, l-adozzjoni ta' dawn l-emendi tista' twassal għal konsegwenzi mhux mixtieqa. Il-proċedura ssimplifikata attwali għat-tranżitu mid-dwana bil-ferrovija hija possibbli li ssir biss b'dokumenti f'forma ta' karti. Għaldaqstant, jekk il-ferroviji jagħżlu li jużaw in-nota ta' konsenja elettronika, ikollhom jużaw il-proċedura standard għat-tranżitu u s-Sistema ta' Tranżitu Komputerizzata l-Ġdida (NCTS).
Il-Kummissjoni bdiet tħejji grupp ta' ħidma biex jiddiskuti l-użu ta' dokumenti tat-trasport elettroniċi għat-tranżitu taħt ir-Regolament (UE) Nru 952/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill[1]. Dak il-grupp ta' ħidma se jkollu l-laqgħa inizjali tiegħu fl-4 u l-5 ta' Ġunju 2014. L-Unjoni taqbel ukoll mal-ħsieb li d-dokumenti ta' akkumpanjament ikunu f'format elettroniku. Madankollu, taħt il-liġi attwali tal-Unjoni ma hemmx bażi legali biex id-dokumenti (eż. id-Dokument Veterinarju Komuni tad-Dħul, id-Dokument Komuni tad-Dħul) li jridu jakkumpanjaw il-prodotti marbutin mal-SPS jingħataw f'format elettroniku, u għaldaqstant jeħtieġ li dawn jingħataw f'forma ta' karti. Il-Kummissjoni ħejjiet abbozz ta' Regolament dwar iċ-ċertifikazzjoni elettronika, u fil-preżent l-abbozz qed jiġi diskuss fil-Parlament Ewropew u fil-Kunsill. Huwa previst li dak ir-Regolament (Ir-Regolament dwar il-Kontrolli Uffiċjali) jiġi adottat sa tmiem l-2015 jew sal-bidu tal-2016; madankollu, se jkun hemm perjodu ta' tranżizzjoni għall-infurzar.

[1] Regolament (UE) Nru 952/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-9 ta' Ottubru 2013 li jistabbilixxi l-Kodiċi Doganali tal-Unjoni (ĠU L 269, 10.10.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

Għalhekk, l-Unjoni tipproponi li fis-seduta preżenti tal-Kumitat tar-Reviżjoni ma għandha tittieħed ebda deċiżjoni dwar dawn il-punti u li l-OTIF jibqa' jikkoopera mal-Unjoni dwar din il-kwistjoni biex tinstab soluzzjoni maħsuba tajjeb sar-reviżjoni li ġejja tas-CIM, li idealment tkun issinkronizzata mar-Regolament (UE) Nru 952/2013 u d-dispożizzjonijiet ta' implimentazzjoni tiegħu li se jidħlu fis-seħħ mill-1 ta' Mejju 2016. Ċerti proċeduri elettroniċi jistgħu jiddaħħlu fuq bażi gradwali bejn l-2016 u l-2020 bi qbil mal-Artikolu 278 tar-Regolament (UE) Nru 952/2013.

Emendi oħra: mhijiex meħtieġa pożizzjoni tal-Unjoni, billi dawn id-dispożizzjonijiet ma jinċidux fuq il-liġi tal-Unjoni.

Punt 6. Dokumenti elettroniċi li jikkonċernaw it-trasport ta' oġġetti perikoluż – informazzjoni dwar il-ħidma tal-Kumitat ta' Esperti tal-RID

Dokument: CR 25/6.

Kompetenza: Unjoni.

Eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: ma japplikax.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: osservazzjoni tal-informazzjoni.

www.parlament.gv.at

Punt 7. Reviżjoni parzjali tal-Appendiċi D (CUV)

Dokumenti: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Unjoni.

Il-pożizzjoni tal-Unjoni rakkomandata: L-emendi għall-Artikoli 2 u 9 għandhom jiġu appoġġati peress li jiċċaraw ir-rwoli tad-detentur u tal-entità responsabbli għall-manutenzjoni f'konformità mal-liġi tal-Unjoni (Direttiva 2008/110/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill[1]). Madankollu, l-emenda proposta għall-Artikolu 7 ppreżentata minn Franza dwar ir-responsabbiltà tal-persuna li pprovdiet vettura għall-użu bħala mezz ta' trasport fil-każ ta' ħsara li tirriżulta minn difett tal-vettura teħtieġ aktar analiżi fl-Unjoni qabel tittieħed deċiżjoni fl-OTIF. Għaldaqstant, l-Unjoni mhijiex f'pożizzjoni li tappoġġa din il-proposta għal emenda f'dan il-KR u tipproponi li d-deċiżjoni tiġi posposta sal-Assemblea Ġenerali li jmiss sabiex din il-kwistjoni tiġi vvalutata aktar. L-Unjoni tieħu l-istess pożizzjoni, jiġiferi li tipposponi d-deċiżjoni sal-Assemblea Ġenerali li jmiss sabiex tkompli tivvaluta l-kwistjoni, fuq il-proposta tal-Ġermanja għal Artikolu 1a ġdid ippreżentat lill-OTIF waqt il-koordinazzjoni tal-Unjoni.

[1] Direttiva 2008/110/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-16 ta' Diċembru 2008 li temenda d-Direttiva 2004/49/KE dwar is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (Id-Direttiva tas-Sigurtà Tal-Linji tal-Ferrovija) (ĠU L 345, 23.12.2008, p. 62).

www.parlament.gv.at

Il-pożizzjoni rakkomandata addizzjonali tal-Unjoni: Fid-dokument CR 25/7 ADD 1, paġna 6, fl-aħħar tal-paragrafu 8a, fi tmiemu, tiżdied: "The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.".

Punt 8. Ir-reviżjoni tal-Appendiċi G (ATMF)

Dokumenti: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Kompetenza: Unjoni.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Unjoni.

Il-pożizzjoni kkoordinata rakkomandata:

(1) Dwar Ref. CR 25/8 Reviżjoni tal-Appendiċi G (ATMF)

Għandu jingħata vot favur bil-kummenti li ġejjin:

– żid is-sentenza li ġejja mal-Artikolu 3a(3):

"When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

L-Unjoni tista' taċċetta l-alternattivi li ġejjin:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.";

www.parlament.gv.at

jew

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.";

– Artikolu 4(1): tiżdied is-sentenza li ġejja fl-aħħar [wara l-punt (b)]:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.";

– Artikolu 5(5): Tiġi kkoreġuta r-referenza; jinbidel '*Artikolu 2w1)'* b'*Artikolu 2wa(1)'*.

– Artikolu 19: Jingħaqdu l-Artikolu 19(2) u (2a) billi jitħassar (2a) u jiġi sostitwit (2) bit-test modifikat hawn taħt:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.".

www.parlament.gv.at

(2) Dwar 25/8 Add. 1. Dokument ta' ġustifikazzjoni għar-Reviżjoni tal-Appendiċi G (ATMF)

– Ġustifikazzjonijiet ġenerali (fl-aħħar tal-paġna 2): is-sentenza tiġi modifikata kif ġej: "The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.";

– il-punt (t) tal-Artikolu 2: jiżdied paragrafu ġdid ‘When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.’;

– il-punt (b) tal-Artikolu 4(1): Jiżdied il-modulu SH 1 peress li t-tip ta’ ċertifikat ta' tfassil maħruġ fil-fażi tat-tfassil ta’ dan il-modulu jipprovdi wkoll il-possibbiltà li tintuża l-proċedura deskritta. Is-sentenza l-ġdida tgħid hekk:

"According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.";

www.parlament.gv.at

– Artikolu 7(1a): biex tiġi allinjata l-interpretazzjoni ta' din id-dispożizzjoni ma' dik tal-Unjoni (Artikolu 8(7) tar-Rakkomandazzjoni tal-Kummissjoni 2011/217/UE[1]), tiżdied is-sentenza li ġejja:

‘Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.’.

(3) Riżultat tal-verifika tal-verżjoni Ġermaniża tar-Reviżjoni tal-Appendiċi G (ATMF):

– il-punt (ab) tal-Artikolu 2: Tiġi allinjata d-definizzjoni ta’ akkreditazzjoni mal-formulazzjoni tal-Artikolu 2 (10) tar-Regolament (KE) 765/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill[2]

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Rakkomandazzjoni tal-Kummissjoni tad-29 ta’ Marzu 2011 dwar l-awtorizzazzjoni għat-tqegħid fis-servizz ta’ sottosistemi strutturali u ta’ vetturi skont id- Direttiva 2008/57/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill (ĠU L 95, 8.4.2011, p. 1).

[2] Regolament (KE) 765/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-9 ta' Lulju 2008 li jistabbilixxi r-rekwiżiti għall-akkreditament u għas-sorveljanza tas-suq relatati mal-kummerċjalizzazzjoni ta' prodotti, u li jħassar ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 339/93 (ĠU L 218, 13.8.2008, p. 30).

www.parlament.gv.at

– Artikolu 5(2): "assessing entities" tiġi tradotta bħala "Bewertungsstelle". Skont l-ETV GEN-E "the assessing entity" hija tradotta bħala "Prüforgan". Fl-Unjoni, it-terminu "Bewertungsstelle" huwa b'mod speċjali assenjat għal korpi ta' valutazzjoni skont il-metodu ta' sigurtà komuni għall-istima tar-riskju (CSM RA). Għalhekk, it-terminu tal-OTIF skont l-Artikolu 5 § 2 jista' jqarraq. Huwa propost li tintuża l-kelma "Prüforgan" fl-ATMF. Ara wkoll il-punt (cb) tal-Artikolu 2, Artikolu 5(3) – (7), Artikolu 6(4), Artikolu 10(3a), (4), (6) – (8).

– Artikolu 5(4) tinbidel il-formulazzjoni: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Artikolu 10(8): jitħassru l-parentesi.

– Artikolu 5(3): wara l-kelma "Voraussetzungen", biddel "verfüllen" b' "erfüllt".

– il-punt (b) tal-Artikolu 11(3): il-kelma "Identifizierungscode(se)" għandha tinbidel b' "Identifizierungscode(s)".

– it-tieni sentenza tal-Artikolu 15(1): titħassar "nicht".

– it-tieni sentenza tal-Artikolu 15a(1): jitqiegħed punt wara "entsprechen" u t-tielet sentenza tibda b' "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

(4) Fil-verżjoni Franċiża, id-definizzjoni fil-punt (n) tal-Artikolu 2 għandha tgħid hekk:

" 'détenteur' désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.".

Punt 9. Ir-reviżjoni parzjali tal-Appendiċi F (APTU)

Dokumenti: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Kompetenza: Unjoni.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Unjoni.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: l-emendi editorjali għandhom jiġu appoġġati.

www.parlament.gv.at

Punt 10. Il-mandat għall-konsolidazzjoni tar-Rapport ta' Spjegazzjoni

Dokument: CR 25/10.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Stati Membri.

Il-pożizzjoni tal-Unjoni rakkomandata: għandha tiġi appoġġata.

Punt 11. L-emendi editorjali

Dokument: CR 25/11.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Stati Membri.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: għandhom jiġu appoġġati biż-żieda tat-tieni inċiż ġdid imniżżel hawn taħt:

"- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;".

www.parlament.gv.at

Punt 12. Ir-reviżjoni parzjali tal-Appendiċi E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Unjoni.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: l-emendi għandhom jiġu rifjutati. Dawn l-emendi proposti mis-CIT jinkludu l-estenzjoni tal-kamp ta' applikazzjoni tas-CUI biex jinkludi l-operazzjoniijiet domestiċi, l-introduzzjoni ta' Termini u Kundizzjonijiet Ġenerali li jkunu vinkolanti, u l-estenzjoni tar-responsabbiltà tal-maniġer tal-infrastruttura għal xi ħsara li tista' ssir. Minkejja li dawn għandhom jingħataw aktar ħsieb, billi ma ġew diskussi f'ebda forum intern tal-OTIF qabel is-seduta tal-KR, l-impatt tagħhom ma jistax ikun li ġie vvalutat biżżejjed fid-dettall. Jidher li huwa daqsxejn prematur li jiġi emendat s-CUI (li fil-preżent jaqbel mal-liġi tal-UE) f'din is-seduta tal-KR mingħajr tħejjija xierqa.

Punt 13. Ir-Regoli ta' Proċedura għall-Gruppi ta' Ħidma tal-Kumitat tar-Reviżjoni fejn jikkonċerna l-Appendiċijiet A, B, D, u E

Dokument: CR 25/13.

Kompetenza: kondiviża.

L-eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: Stati Membri.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: m'hemmx.

www.parlament.gv.at

Punt 14. Informazzjoni dwar xogħol fil-ġejjieni.

Dokument: CR 25/14 (għadu mhux disponibbli).

Kompetenza: kondiviża.

Eżerċitar tad-drittijiet tal-votazzjoni: ma japplikax.

Pożizzjoni kkoordinata rakkomandata: għandha tiġi determinata dak il-ħin.".

BIJLAGE

RECTIFICATIE

van het voorstel voor een Besluit van de Raad tot vaststelling van het standpunt van de Unie tijdens de 25e zitting van de Herzieningscommissie van de OTIF ten aanzien van bepaalde amendementen op het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en de aanhangsels daarvan

(10952/2/14 REV 2 van 19.6.2014)

Het besluit wordt gelezen als volgt:

"**BESLUIT VAN DE RAAD**

van

tot vaststelling van het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de 25e zitting van de Herzieningscommissie van de OTIF ten aanzien van bepaalde amendementen op het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) en op de aanhangsels daarvan

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

www.parlament.gv.at

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Unie is toegetreden tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, zoals gewijzigd door het protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (de "COTIF Overeenkomst"), overeenkomstig Besluit 2013/103/EU van de Raad[1].

(2) Alle lidstaten, met uitzondering van Cyprus en Malta, passen het COTIF-verdrag toe.

(3) De Herzieningscommissie, die is opgericht overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder c), van het COTIF-verdrag, zal tijdens haar 25e zitting, die zou moeten plaatsvinden van 25 tot en met 27 juni 2014, wellicht een besluit nemen over bepaalde amendementen op het COTIF-verdrag en bepaalde aanhangsels daarvan, met name aanhangsels B (Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen - CIM), D (Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer - CUV), E (Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer - CUI), F (Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer - APTU), en G (Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer - ATMF).

[1] Besluit 2013/103/EU van de Raad van 16 juni 2011 betreffende de ondertekening en sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer betreffende de toetreding van de Europese Unie tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol van Vilnius van 3 juni 1999 (PB L 51 van 23.2.2013, blz. 1).

www.parlament.gv.at

(4) De amendementen op het COTIF-verdrag hebben tot doel de taken van het Comité van technische deskundigen te actualiseren en de definitie van "houder" in overeenstemming te brengen met het recht van de Unie en bepaalde regels inzake de financiering van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF), haar controle en verslaglegging te wijzigen alsook kleine administratieve wijzigingen aan te brengen.

(5) De amendementen op aanhangsel B (CIM) hebben tot doel de voorkeur te geven aan de elektronische vorm van de vrachtbrief en de begeleidende documenten ervan en sommige bepalingen van de vervoerovereenkomst te verduidelijken.

(6) De amendementen op aanhangsel D (CUV) die door de secretaris-generaal van de OTIF zijn voorgelegd, hebben tot doel de rol van de houder en de met het onderhoud belaste entiteit te verduidelijken in de contracten voor het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer. Frankrijk heeft een afzonderlijk voorstel ingediend over de aansprakelijkheid voor door een voertuig veroorzaakte schade. Duitsland heeft een afzonderlijk voorstel ingediend betreffende het toepassingsgebied van de CUV Uniform Rules (uniforme regelen inzake het gebruik van wagons).

(7) De amendementen op aanhangsel G (ATMF) hebben tot doel de bepalingen inzake de technische toelating van spoorwegmaterieel voor internationaal spoorwegvervoer te actualiseren, de taken van en de betrekkingen tussen de Verdragsstaat als omschreven in dat aanhangsel, de bevoegde autoriteit en de beoordelende entiteit te verduidelijken alsook de termen in overeenstemming met het recht van de Unie te brengen.

www.parlament.gv.at

(8) De amendementen op aanhangsel F (APTU) hebben tot doel de samenhang met het herziene aanhangsel G (ATMF) te handhaven.

(9) De amendementen op bijlage E (CUI) die zijn voorgesteld door het Internationaal Comité van het vervoer per spoor (CIT), hebben tot doel de werkingssfeer van de uniforme regels inzake het contract voor het gebruik van infrastructuur voor het binnenlands vervoer uit te breiden, een rechtsgrondslag voor de algemene voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te creëren en de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder voor schade of verliezen die zijn veroorzaakt door de infrastructuur uit te breiden.

(10) De secretaris-generaal van de OTIF heeft ook redactionele wijzigingen voorgesteld ter vervanging van de term "Europese Gemeenschappen" door "Europese Unie" in het COTIF-verdrag en in de aanhangsels daarvan.

(11) De meeste voorgestelde amendementen zijn in overeenstemming met het recht en de strategische doelstellingen van de Unie en moeten derhalve door de Unie worden gesteund. Bepaalde amendementen hebben geen gevolgen voor het recht van de Unie en daarvoor hoeft er op Unieniveau geen standpunt te worden ingenomen. Tot slot moeten enkele amendementen nog verder binnen de Unie worden besproken en moeten zij op deze zitting van de Herzieningscommissie worden afgewezen; indien de laatstgenoemde amendementen zouden worden goedgekeurd zonder een voor de Unie aanvaardbare aanpassing, moet de Unie bezwaar maken overeenkomstig de procedure van artikel 35, § 4, van het COTIF-verdrag,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

www.parlament.gv.at

Artikel 1

1. Het namens de Unie in te nemen standpunt tijdens de 25e zitting van de Herzieningscommissie die is opgericht bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer, moet overeenstemmen met de bijlage bij dit besluit.

2. Kleine wijzigingen van de in de bijlage bij dit besluit genoemde documenten kunnen worden goedgekeurd door de vertegenwoordigers van de Unie in de Herzieningscommissie zonder verder besluit van de Raad.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter

www.parlament.gv.at

BIJLAGE

1. Inleiding

Het secretariaat-generaal van de OTIF heeft de 25e zitting van de Herzieningscommissie voor het COTIF-verdrag gepland te Bern van 25 tot en met 27 juni 2014.

2. Referentiedocumenten

Documenten over de agendapunten zijn meegedeeld aan de OTIF-lidstaten en zijn beschikbaar op de website van de OTIF via volgende link: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Opmerkingen bij de agendapunten

Punt 1. Opening van de vergadering en vaststelling van het quorum

Document: geen.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: niet van toepassing.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: geen.

Het quorum van de Herzieningscommissie is bereikt als de meerderheid van de OTIF-lidstaten met stemrecht vertegenwoordigd is op het ogenblik van de stemming. Men dient echter rekening te houden met artikel 13, § 3, van het COTIF-verdrag, waarin wordt bepaald dat de OTIF-lidstaten die een verklaring hebben afgelegd over de niet-toepassing van één of meer aanhangsels, geen stemrecht hebben inzake amendementen op het desbetreffende aanhangsel.

De volgende OTIF-lidstaten hebben hun verklaringen over de niet-toepassing van bepaalde aanhangsels niet ingetrokken:

Pakistan, Rusland (inzake Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV), het Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID), CUV, CUI, APTU en ATMF), Georgië (inzake CUV, CUI, APTU en ATMF), Tsjechië, Noorwegen, Slowakije, het Verenigd Koninkrijk (inzake CUI, APTU en ATMF) en Frankrijk (inzake ATMF).

Bij de bespreking van de amendementen op de aanhangsels moet voor de bepaling van het quorum voor de stemming over een bepaald aanhangsel, het aantal OTIF-lidstaten dat een verklaring heeft afgelegd over de niet-toepassing van het aanhangsel worden afgetrokken van het aantal actieve leden van de OTIF (46).

Als de Unie bevoegd is, mag de Unie stemmen voor al haar leden met stemrecht, zonder rekening te houden met de fysieke aanwezigheid van die leden tijdens de stemming. Als de Unie haar lidstaten vertegenwoordigt, kan het quorum dus anders zijn dan als de lidstaten van de Unie in eigen naam stemmen.

www.parlament.gv.at

Punt 2. Verkiezing van de voorzitter en vicevoorzitter

Document: geen.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: lidstaten.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: geen.

Punt 3. Goedkeuring van de agenda

Document: CR 25/3.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: lidstaten.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: geen.

Punt 4. Gedeeltelijke herziening van het COTIF - Basisverdrag

Documenten: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: lidstaten.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt:

Amendementen op artikel 3 (Internationale samenwerking) worden gesteund (redactionele wijziging om de verwijzing naar de "Europese Gemeenschappen" te vervangen door een verwijzing naar de "Europese Unie").

Amendementen op artikel 12 (Tenuitvoerlegging van uitspraken. Beslaglegging) worden gesteund aangezien de definitie van "houder" in overeenstemming wordt gebracht met het recht van de Unie.

Amendementen op artikel 20 (Commissie van technisch deskundigen) worden gesteund aangezien zij noodzakelijk zijn voor het actualiseren van de APTU uniforme regelen en de ATMF uniforme regelen om ze in overeenstemming te houden met het recht van de Unie.

Andere amendementen: geen standpunt van de Unie nodig, aangezien deze amendementen betrekking hebben op de financiering en controle van de organisatie of op administratieve wijzigingen met betrekking tot het werkprogramma, het jaarverslag en de lijsten van lijnen of diensten die geen gevolgen hebben voor het recht van de Unie.

Punt 5. Gedeeltelijke herziening van Aanhangsel B (CIM)

Documenten: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: Unie voor de artikelen 6 en 6 a; lidstaten voor andere artikelen.

www.parlament.gv.at

Aanbevolen gecoördineerd standpunt:

Amendementen op artikel 6 en het artikel 6a hebben betrekking op het recht van de Unie wegens het gebruik van de vrachtbrief en de bijbehorende documenten voor douanediensten en sanitaire en fytosanitaire (SPS) procedures. De Unie is het eens met het voornemen van de OTIF om voorrang te geven aan de elektronische vorm van vrachtbrieven. Op dit moment kan de aanneming van deze amendementen echter ongewenste gevolgen hebben. De huidige vereenvoudigde procedure voor het douanevervoer per spoor is alleen mogelijk met papieren documenten. Als spoorwegen kiezen voor de elektronische vrachtbrief, moeten zij derhalve de normale procedure voor douanevervoer en het nieuwe geautomatiseerde systeem voor douanevervoer (NCTS) gebruiken.

De Commissie bereidt een werkgroep voor die het gebruik van elektronische vervoersdocumenten voor douanevervoer in het kader van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad[1] zal bespreken. Die werkgroep vergadert een eerste keer op 4 en 5 juni 2014. De Unie gaat akkoord met het voornemen om de begeleidende documenten in elektronische vorm aan te bieden. In het huidige recht van de Unie is er echter geen rechtsgrond om de documenten die met SPS verband houdende goederen moeten begeleiden (bijv. gemeenschappelijk veterinair document van binnenkomst, gemeenschappelijk document van binnenkomst), in elektronische vorm aan te beiden en daarom moeten deze op papier worden verstrekt. De Commissie heeft een voorstel opgesteld voor een verordening die in elektronische certificering voorziet en het ontwerp wordt momenteel besproken in het Europees Parlement en de Raad. Die verordening (verordening officiële controles) zal wellicht worden vastgesteld tegen eind 2015/begin 2016, er zal echter een overgangsperiode zijn voor de tenuitvoerlegging ervan.

[1] Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).

www.parlament.gv.at

Derhalve stelt de Unie voor om op de eerstvolgende zitting van de Herzieningscommissie geen besluit over deze punten te nemen en met de OTIF rond deze kwestie te blijven samenwerken teneinde een goede oplossing voor te bereiden voor een toekomstige herziening van de CIM, die best kan worden gesynchroniseerd met Verordening (EU) nr. 952/2013 en de uitvoeringsbepalingen daarvan, die in werking moeten treden met ingang van 1 mei 2016. Bepaalde elektronische procedures kunnen geleidelijk worden ingevoerd tussen 2016 en 2020 overeenkomstig artikel 278 van Verordening (EU) nr. 952/2013.

Andere amendementen: geen standpunt van de Unie nodig omdat deze bepalingen geen invloed hebben op het recht van de Unie.

Punt 6. Elektronische documenten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen - informatie over de werkzaamheden van de Commissie van RID-deskundigen

Document: CR 25/6.

Bevoegdheid: Unie.

Uitoefening van het stemrecht: niet van toepassing.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: kennis nemen van de informatie.

www.parlament.gv.at

Punt 7. Gedeeltelijke herziening van aanhangsel D (CUV)

Documenten: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: Unie.

Aanbevolen standpunt van de Unie: Amendementen op de artikelen 2 en 9 worden gesteund omdat zij de rol van de houder en de met het onderhoud belaste entiteit verduidelijken overeenkomstig het recht van de Unie (Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad[1]). Het door Frankrijk voorgestelde amendement op artikel 7 betreffende de aansprakelijkheid van de persoon die een voertuig heeft verstrekt om te worden gebruikt als een vervoermiddel in geval van schade die het gevolg is van een defect aan het voertuig, moet eerst nader worden onderzocht binnen de Unie alvorens een besluit te nemen in de OTIF. De Unie bevindt zich derhalve niet in een positie om dit wijzigingsvoorstel tijdens deze zitting van de Herzieningscommissie te steunen en stelt voor de beslissing naar de volgende Algemene Vergadering te verdagen teneinde deze kwestie verder te kunnen evalueren. Met betrekking tot het voorstel van Duitsland voor een nieuw artikel 1a dat tijdens de Unie-coördinatievergadering bij de OTIF is ingediend, neemt de Unie hetzelfde standpunt in, namelijk dat de beslissing naar de volgende Algemene Vergadering dient te worden verdaagd teneinde deze kwestie verder te kunnen evalueren.

[1] Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PB L 345 van 23.12.2008, blz. 62).

www.parlament.gv.at

Bijkomend aanbevolen standpunt van de Unie: In document CR 25/7 Add. 1, blz. 6, aan het einde van lid 8a, toevoegen: "*The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles*."

Punt 8. Herziening van Aanhangsel G (ATMF)

Documenten: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Bevoegdheid: Unie.

Uitoefening van het stemrecht: Unie.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt:

1) Ad Ref. CR 25/8 Herziening van Aanhangsel G (ATMF)

Voor stemmen met de volgende kanttekeningen:

– de volgende zin toevoegen aan artikel 3a, § 3:

"*When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation*."

De Unie kan eventueel de volgende varianten aanvaarden:

"*For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules*";

www.parlament.gv.at

of

"*When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned*".

– Artikel 4, § 1: aan het eind [na punt b)] de volgende zin toevoegen:

"*If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time*.".

– Artikel 5, § 5: De verwijzing corrigeren; 'Article 2w1)' vervangen door *'Article 2wa', (1)'*.

– Artikel 19: § 2 en § 2a van artikel 19, § 2, samenvoegen door § 2a te schrappen en § 2 te vervangen door de volgende tekst:

"*These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation*.".

www.parlament.gv.at

2) Ad 25/8 Add. 1. Document ter motivering van de herziening van aanhangsel G (ATMF)

– Algemene motiveringen (tekst aan het einde van blz. 2): de zin als volgt wijzigen: "*The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document*.";

– Artikel 2, t): een nieuwe alinea toevoegen: "*When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking*.";

– Artikel 4, § 1, onder b): Module SH1 toevoegen, omdat het in de ontwerpfase van deze module afgegeven typecertificaat voor het ontwerp ook de mogelijkheid biedt de beschreven procedure te gebruiken. De nieuwe zin zou als volgt komen te luiden:

"*According to Article 10, § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate*.";

www.parlament.gv.at

– Artikel 7, § 1a: teneinde de interpretatie van deze bepaling in overeenstemming te brengen met die van de Unie (artikel 8, § 7, van Aanbeveling 2001/217/EU[1] van de Commissie), de volgende zin toevoegen:

"*Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process*.".

3) Resultaat van de verificatie van de Duitse taalversie van de Herziening van Aanhangsel G (ATMF):

– Artikel 2, onder ab); de definitie van accreditatie in overeenstemming brengen met de formulering van artikel 2, lid 10, van Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad[2]:

"*Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen*.".

---

[1] Aanbeveling 2011/217/EU van de Commissie van 29 maart 2011 betreffende vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen op grond van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 95 van 8.4.2011, blz. 1).

[2] Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

www.parlament.gv.at

– Artikel 5, § 2: "assessing entities" wordt vertaald als "Bewertungsstelle". Conform ETV GEN-E wordt "the assessing entity" vertaald als "Prüforgan". In de Unie wordt de term "Bewertungsstelle" specifiek gebruikt voor de beoordelingsinstanties volgens de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor risicobeoordeling (CSMRA). Derhalve zou de OTIF-term volgens artikel 5, § 2, misleidend kunnen zijn. Er wordt voorgesteld om het woord "Prüforgan" in ATMF te gebruiken. Zie ook artikel 2cb, artikel 5, § 3 tot en met § 7, artikel 6, § 4, artikel 10, § 3a, § 4, § 6 tot en met § 8.

– Artikel 5, § 4: de formulering wijzigen in: "*Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden*.".

– Artikel 10, § 8: de tekst tussen rechte haken schrappen.

– Artikel 5, § 3: na het woord "Voraussetzungen" het woord "erfüllen" vervangen door "erfüllt".

– In artikel 11, § 3, onder b): moet het woord "Identifizierungscode(se)" worden vervangen door "Identifizierungscode(s)".

– Artikel 15, § 1, tweede zin: "nicht" schrappen.

– Artikel 15a, § 1, tweede zin: een punt plaatsen na "entsprechen" en de derde zin beginnen met "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

4) In de Franse taalversie komt de definitie in artikel 2, onder n), als volgt te luiden:

"*détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13*.".

Punt 9. Gedeeltelijke herziening van aanhangsel F (APTU)

Documenten: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Bevoegdheid: Unie.

Uitoefening van het stemrecht: Unie.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: redactionele wijzigingen worden gesteund.

Punt 10. Mandaat voor de consolidatie van het Toelichtend Verslag

Document: CR 25/10.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: lidstaten.

Aanbevolen standpunt van de Unie: wordt gesteund.

Punt 11. Redactionele wijzigingen

Document: CR 25/11.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: lidstaten.

Aanbevolen standpunt van de Unie: wordt gesteund, mits het volgende nieuwe tweede streepje wordt toegevoegd:

"- *to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification*".

Punt 12. Gedeeltelijke herziening van aanhangsel E (CUI)

Document: CR 25/12.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: Unie.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: amendementen worden verworpen. Deze door het CIT voorgestelde amendementen omvatten de uitbreiding van de werkingssfeer van de CUI tot binnenlandse activiteiten, de invoering van contractueel bindende algemene voorwaarden en de uitbreiding van de aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder voor schade. Zij verdienen verder te worden overwogen, maar aangezien zij niet zijn besproken op een intern forum van de OTIF vóór de zitting van de Herzieningscommissie, konden zij niet diepgaand genoeg worden beoordeeld. Het lijkt voorbarig om de CUI (die momenteel in overeenstemming met het recht van de Unie zijn) op deze zitting van de Herzieningscommissie te wijzigen zonder degelijke voorbereiding.

Punt 13. Reglement van Orde voor de werkgroepen van de herzieningscommissie met betrekking tot de Aanhangsels A, B, D en E

Document: CR 25/13.

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: lidstaten.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: geen.

Punt 14. Informatie over de toekomstige werkzaamheden

Document: CR 25/14 (nog niet beschikbaar).

Bevoegdheid: gedeeld.

Uitoefening van het stemrecht: niet van toepassing.

Aanbevolen gecoördineerd standpunt: ter plaatse te bepalen.".

ZAŁĄCZNIK

SPROSTOWANIE

do wniosku dotyczącego decyzji Rady określającej stanowisko, jakie ma zostać przyjęte przez Unię na 25. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w jej załącznikach

(10952/2/14 REV 2 z 19.6.2014)

Decyzja otrzymuje brzmienie:

„DECYZJA RADY

z dnia

określająca stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii Europejskiej na 25. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w załącznikach do tej konwencji

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanej dalej „konwencją COTIF") na mocy decyzji Rady 2013/103/UE[1].

(2) Wszystkie państwa członkowskie, z wyjątkiem Cypru i Malty, stosują konwencję COTIF.

(3) Komisja Rewizyjna, powołana zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. c) konwencji COTIF, na swojej 25. sesji zaplanowanej na 25–27 czerwca 2014 r., ma podjąć decyzję odnośnie do pewnych zmian w konwencji COTIF oraz w niektórych załącznikach do konwencji COTIF, a mianowicie w załącznikach B (Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami – CIM), D (Przepisy ujednolicone o umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej – CUV), E (Przepisy ujednolicone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej – CUI), F (Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjęciu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu – APTU) oraz G (Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu – ATMF).

[1] Decyzja Rady 2013/103 (UE) z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Zmiany w konwencji COTIF mają na celu aktualizację zadań Komisji Ekspertów Technicznych oraz aktualizację definicji „posiadacza” zgodnie z prawem Unii, modyfikację niektórych przepisów dotyczących finansowania, audytu i sprawozdawczości Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), jak również wprowadzenie niewielkich zmian administracyjnych.

(5) Zmiany w załączniku B (CIM) mają na celu uprzywilejowanie elektronicznego formularza listu przewozowego i dokumentów towarzyszących oraz wyjaśnienie niektórych przepisów umowy przewozu.

(6) Zmiany w załączniku D (CUV), przedstawione przez Sekretarza Generalnego OTIF, mają na celu doprecyzowanie roli posiadacza oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowym ruchu kolejowym. Francja przedstawiła osobny wniosek dotyczący odpowiedzialności za szkody spowodowane przez pojazd. Niemcy przedstawiły również osobny wniosek dotyczący zakresu stosowania przepisów ujednoliconych o umowach użytkowania pojazdów.

(7) Zmiany w załączniku G (ATMF) mają na celu aktualizację postanowień dotyczących dopuszczenia technicznego urządzeń kolejowych w ruchu międzynarodowym, wyjaśnienie roli umawiającego się państwa zgodnie z definicją zawartą w tym załączniku, właściwego organu i podmiotu dokonującego oceny oraz stosunków między nimi, jak również dostosowanie pojęć do prawa Unii.

www.parlament.gv.at

(8) Zmiany w załączniku F (APTU) mają na celu zachowanie spójności ze zmienionym załącznikiem G (ATMF).

(9) Zmiany w załączniku E (CUI), zaproponowane przez Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego (CIT), mają na celu rozszerzenie zakresu stosowania przepisów ujednoliconych o umowie użytkowania infrastruktury do krajowych przewozów kolejowych, stworzenie podstawy prawnej dla ogólnych zasad i warunków użytkowania infrastruktury kolejowej oraz rozszerzenie odpowiedzialności zarządcy infrastruktury za szkody lub straty spowodowane przez tę infrastrukturę.

(10) Sekretarz Generalny OTIF zaproponował także poprawki redakcyjne polegające na zastąpieniu terminu „Wspólnoty Europejskie" terminem „Unia Europejska" w całym tekście konwencji COTIF i załączników do niej.

(11) Większość proponowanych zmian jest zgodna z prawem oraz celami strategicznymi Unii i w związku z tym powinna zostać poparta przez Unię. Niektóre zmiany nie mają wpływu na prawo Unii i nie wymagają uzgodnienia stanowiska na szczeblu Unii. Ponadto niektóre zmiany wymagają dalszej dyskusji w ramach Unii i powinny zostać odrzucone na przedmiotowym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej; jeśli te ostatnie zmiany zostaną zatwierdzone bez akceptowalnej dla Unii modyfikacji, Unia powinna sformułować sprzeciw zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 35 ust. 4 konwencji COTIF,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

www.parlament.gv.at

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii na 25. sesji Komisji Rewizyjnej ustanowionej w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, jest zgodne z załącznikiem do niniejszej decyzji.

2. Nieznaczne zmiany w dokumentach, o których mowa w załączniku do niniejszej decyzji, mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w Komisji Rewizyjnej bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 2

Decyzja Komisji Rewizyjnej, po jej przyjęciu, zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Rady
Przewodniczący

www.parlament.gv.at

ZAŁĄCZNIK

1. Wprowadzenie

Sekretarz Generalny OTIF zwołał 25. sesję Komisji Rewizyjnej konwencji COTIF, która odbędzie się w Bernie w dniach 25–27 czerwca 2014 r.

2. Dokumenty odniesienia

Dokumenty dotyczące punktów porządku obrad zostały przekazane państwom członkowskim OTIF i są dostępne na stronie internetowej OTIF pod następującym adresem: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html

3. Uwagi na temat poszczególnych punktów porządku obrad

Pkt 1. Otwarcie posiedzenia oraz ustalenie kworum

Dokument: brak.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: nie dotyczy.

www.parlament.gv.at

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

Kworum w Komisji Rewizyjnej istnieje w przypadku, gdy większość państw członkowskich OTIF, którym przysługuje prawo głosu, jest w nim reprezentowana podczas głosowania. Art. 13 ust. 3 konwencji COTIF stanowi jednak, że państwa członkowskie OTIF, które złożyły oświadczenie dotyczące niestosowania jednego lub kilku załączników, nie mają prawa głosu w kwestiach dotyczących zmian w danym załączniku.

Następujące państwa członkowskie OTIF nie wycofały swoich oświadczeń dotyczących niestosowania niektórych załączników:

Pakistan, Rosja (w odniesieniu do Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV), Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), CUV, CUI, APTU oraz ATMF), Gruzja (w odniesieniu do CUV, CUI, APTU oraz ATMF), Republika Czeska, Norwegia, Słowacja, Zjednoczone Królestwo (w odniesieniu do CUI, APTU oraz ATMF), Francja (w odniesieniu do ATMF).

W przypadku dyskusji nad zmianami w odpowiednich załącznikach, liczba państw członkowskich OTIF, które złożyły oświadczenie dotyczące niestosowania danego załącznika, musi zostać odjęta od liczby aktywnych członków OTIF (46) w celu ustalenia kworum do głosowania nad danym załącznikiem.

W przypadku kompetencji unijnej, Unia może głosować w imieniu wszystkich swoich członków posiadających prawo głosu, niezależnie od fizycznej obecności tych członków podczas głosowania; w związku z tym kworum może być różne w przypadku Unii reprezentującej swe państwa członkowskie oraz w przypadku państw członkowskich Unii głosujących we własnym imieniu.

www.parlament.gv.at

Pkt 2. Wybór przewodniczącego i wiceprzewodniczącego

Dokument: brak.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

Pkt 3. Przyjęcie porządku obrad

Dokument: CR 25/3.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

Pkt 4. Częściowa rewizja COTIF – podstawowa konwencja

Dokumenty: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

www.parlament.gv.at

Zalecane skoordynowane stanowisko:

Należy poprzeć zmiany w art. 3 (Współpraca międzynarodowa) (poprawki redakcyjne w celu zastąpienia odniesienia do „Wspólnot Europejskich" odniesieniem do „Unii Europejskiej").

Należy poprzeć zmiany w art. 12 (Wykonanie orzeczeń. Dodatek), ponieważ dotyczą zmiany definicji „posiadacza" zgodnie z prawem Unii.

Należy poprzeć zmiany w art. 20 (Komisja Ekspertów Technicznych), ponieważ są one niezbędne do aktualizacji przepisów ujednoliconych APTU i przepisów ujednoliconych ATMF w celu zapewnienia ich zgodności z prawem Unii.

Inne poprawki: przyjęcie przez Unię stanowiska nie jest konieczne, ponieważ zmiany te odnoszą się do finansowania organizacji, jej audytu bądź uwzględnienia zmian administracyjnych dotyczących programu prac, sprawozdania rocznego oraz wykazów linii lub usług, które nie mają wpływu na prawo Unii.

Pkt 5. Częściowa rewizja załącznika B (CIM)

Dokumenty: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: Unia w odniesieniu do art. 6 i 6a; państwa członkowskie w odniesieniu do innych artykułów.

www.parlament.gv.at

Zalecane skoordynowane stanowisko:

Zmiany w art. 6 oraz art. 6a dotyczą prawa Unii z uwagi na stosowanie listu przewozowego i dokumentów towarzyszących na potrzeby procedur celnych oraz procedur dotyczących środków sanitarnych i fitosanitarnych (SPS). Unia zgadza się z zamiarem OTIF dotyczącym uprzywilejowania elektronicznego formularza listu przewozowego. Jednakże w chwili obecnej przyjęcie tych zmian może przynieść niezamierzone skutki. Obecna uproszczona procedura tranzytu celnego dla kolei jest możliwa tylko w przypadku dokumentów papierowych. W związku z tym, jeżeli koleje wybiorą elektroniczny list przewozowy, będą musiały stosować standardową procedurę tranzytową oraz nowy skomputeryzowany system tranzytowy (NCTS).
Komisja rozpoczęła przygotowania do grupy roboczej w celu omówienia stosowania elektronicznych dokumentów przewozowych dotyczących tranzytu w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013[1]. Posiedzenie inauguracyjne tej grupy roboczej odbędzie się w dniach 4–5 czerwca 2014 r. Unia zgadza się również z zamiarem dostarczania dokumentów towarzyszących w formie elektronicznej. Jednakże w obecnym prawie Unii brak jest podstawy prawnej dla dostarczania dokumentów (np. wspólnego dokumentu weterynaryjnego wejścia, wspólnotowego dokumentu wejścia), które muszą towarzyszyć towarom związanych z SPS, w formie elektronicznej i w związku z tym muszą być one dostarczane w formie papierowej. Komisja przygotowała projekt rozporządzenia, które będzie dotyczyć elektronicznej certyfikacji; jest on obecnie przedmiotem dyskusji w Parlamencie Europejskim i Radzie. Przewiduje się, że przedmiotowe rozporządzenie (rozporządzenie w sprawie kontroli urzędowych) zostanie przyjęte pod koniec 2015 r./na początku 2016 r., jednakże planuje się okres przejściowy dotyczący jego egzekwowania.

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2014 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

W związku z tym Unia proponuje, aby nie podejmować żadnej decyzji w tej sprawie na obecnym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej oraz aby OTIF kontynuowała współpracę z Unią w tej kwestii w celu opracowania dobrego rozwiązania na potrzeby planowanej rewizji CIM, która powinna być zsynchronizowana z rozporządzeniem (UE) nr 952/2013 oraz jego przepisami wykonawczymi, które mają zacząć obowiązywać z dniem 1 maja 2016 r. Niektóre procedury elektroniczne mogą być wprowadzane etapowo w latach 2016-2020, zgodnie z art. 278 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

Inne poprawki: przyjęcie stanowiska przez Unię nie jest konieczne, ponieważ przepisy te nie mają wpływu na prawo Unii.

Pkt 6. Elektroniczne dokumenty dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych – informacje na temat prac Komisji Ekspertów RID

Dokument: CR 25/6.

Kompetencja: Unia.

Wykonywanie praw głosu: nie dotyczy.

Zalecane skoordynowane stanowisko: przyjęcie informacji do wiadomości.

www.parlament.gv.at

Pkt 7. Częściowa rewizja załącznika D (CUV)

Dokumenty: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane stanowisko Unii : należy poprzeć zmiany w art. 2 i 9, ponieważ doprecyzowują one rolę posiadacza oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, zgodnie z prawem Unii (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE[1]). Jednakże proponowana zmiana w art. 7, przedłożona przez Francję, dotycząca odpowiedzialności osoby, która przekazała pojazd do użytkowania jako środek transportu w przypadku szkody wynikającej z wad pojazdu, wymaga dalszych analiz w ramach Unii, zanim zostanie podjęta decyzja w OTIF. W związku z tym Unia nie może poprzeć tej propozycji zmiany na przedmiotowym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej i proponuje odroczenie decyzji do najbliższego posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego, aby ocenić tę kwestię bardziej szczegółowo. Unia zajmuje takie samo stanowisko, tzn. odroczenie decyzji do najbliższego posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego, aby ocenić tę kwestię bardziej szczegółowo, w odniesieniu do wniosku Niemiec dotyczący nowego art. 1a przedstawionego OTIF podczas unijnej koordynacji.

[1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 345 z 23.12.2008, s. 62).

www.parlament.gv.at

Dodatkowe zalecane stanowisko UE: W dokumencie CR 25/7 ADD 1, s. 6, na końcu ust. 8a dodać: „The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.”.

Pkt 8. Rewizja załącznika G (ATMF)

Dokumenty: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Kompetencja: Unia.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane skoordynowane stanowisko:

1) W odniesieniu do CR 25/8 Rewizja załącznika G (ATMF)

Głosować za, z następującymi uwagami:

– w art. 3a ust. 3 dodać następujące zdanie:

„When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.”

Unia może zaakceptować następujące alternatywy:

„For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.”;

www.parlament.gv.at

lub

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.";

– art. 4 ust. 1: dodać następujące zdanie na końcu [po literze b)]:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.";

– art. 5 ust. 5: skorygować odniesienie; zastąpić tekst „*Article 2w1)*" tekstem „*Article 2wa(1)*".

– art. 19: połączyć art. 19 ust. 2 i ust. 2a poprzez skreślenie ust. 2a i zastąpienie ust. 2 następującym zmienionym tekstem:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.".

www.parlament.gv.at

2) W odniesieniu do 25/8 Add. 1: Dokument uzasadniający rewizję załącznika G (ATMF)

– uzasadnienia ogólne (koniec s. 2): zmienić zdanie, jak następuje: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.”;

– art. 2 lit. t): dodać nowy akapit: „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.”;

– art. 4 ust. 1 lit. b): dodać moduł SH1, ponieważ certyfikat typu projektowego wydany na etapie projektowym tego modułu daje również możliwość zastosowania opisanej procedury. To nowe zdanie miałoby brzmienie:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.”;

www.parlament.gv.at

– art. 7 ust. 1a: w celu dostosowania wykładni tego przepisu do wykładni unijnej (art. 8 ust. 7 zalecenia Komisji 2011/217/UE[1]), dodać następujące zdanie:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.”.

3) Wynik weryfikacji niemieckiej wersji rewizji załącznika G (ATMF):

– Art. 2 lit. ab): dostosować definicję akredytacji do sformułowania w art. 2 pkt 10) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008[2]

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.”

[1] Zalecenie Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 95 z 8.4.2011, s. 1).

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

– Art. 5 ust. 2: „assessing entities” jest przetłumaczone jako „Bewertungsstelle”. Zgodnie z ETV GEN-E „the assessing entity” jest przetłumaczone jako „Prüforgan”. W Unii termin „Bewertungsstelle” jest w szczególności przypisany organom oceniającym zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny ryzyka. W związku z tym termin stosowany w kontekście OTIF zgodnie z art. 5 ust. 2 może wprowadzać w błąd. We wniosku powinien być stosowany wyraz „Prüforgan” w ATMF. Zob. również art. 2 lit. cb), art. 5 ust. 3–7, art. 6 ust. 4, art. 10 ust. 3a, 4 i 6–8.

– W art. 5 ust. 4 zmienić tekst: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.”

– W art. 10 ust. 8: usunąć nawiasy.

– Art. 5 ust. 3: po wyrazie „Voraussetzungen” zmienić „erfüllen” na „erfüllt”.

– Art. 11 ust. 3 lit. b): wyraz „Identifizierungscode(se)” należy zastąpić wyrazem „Identifizierungscode(s)”.

– Art. 15 ust. 1 zdanie drugie: skreślić „nicht”.

– Art. 15a ust. 1 zdanie drugie: wstawić kropkę po „entsprechen” i rozpocząć trzecie zdanie od „Es hat insbesondere:”.

4) W wersji francuskiej definicja w art. 2 lit. n) powinna mieć brzmienie:

„"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.”.

Pkt 9. Częściowa rewizja załącznika F (APTU)

Dokumenty: Nr ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Kompetencja: Unia.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane skoordynowane stanowisko: należy poprzeć poprawki redakcyjne.

www.parlament.gv.at

Pkt 10. Mandat do konsolidacji sprawozdania wyjaśniającego

Dokument: CR 25/10.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane stanowisko Unii: należy poprzeć.

Pkt 11. Poprawki redakcyjne

Dokument: CR 25/11.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: należy poprzeć i dodać następujące nowe drugie tiret:

„- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;”.

www.parlament.gv.at

Pkt 12. Częściowa rewizja załącznika E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane skoordynowane stanowisko: należy odrzucić zmiany. Przedmiotowe zmiany zaproponowane przez CIT obejmują rozszerzenie zakresu CUI na przewozy krajowe, wprowadzenie wiążących umownych zasad i warunków ogólnych oraz rozszerzenie odpowiedzialności zarządcy infrastruktury z tytułu szkód. Kwestie te mogą wymagać dalszego rozpatrzenia, lecz z uwagi na to, że nie zostały one omówione na żadnym wewnętrznym forum OTIF przed przekazaniem Komisji Rewizyjnej, ich wpływu nie można było ocenić w sposób dostatecznie szczegółowy. Wydaje się, że zmiana CUI (obecnie zgodnego z prawem Unii) na przedmiotowym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej, bez odpowiedniego przygotowania, jest przedwczesna.

Pkt 13. Regulamin wewnętrzny grup roboczych Komisji Rewizyjnej ds. załączników A, B, D oraz E

Dokument: CR 25/13.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

www.parlament.gv.at

Pkt 14. Informacje na temat przyszłych prac.

Dokument: CR 25/14 (jeszcze niedostępny).

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: nie dotyczy.

Zalecane skoordynowane stanowisko: do ustalenia na miejscu.”

www.parlament.gv.at

ANEXO

RETIFICAÇÃO

à Proposta de Decisão do Conselho que estabelece a posição a adotar pela União na 25.ª sessão da Comissão de Revisão da OTIF a respeito de determinadas alterações à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) e seus apêndices

(10952/2/14 REV 2 de 19.6.2014)

A Decisão deve ser lida da seguinte maneira:

"**DECISÃO DO CONSELHO**

de

que estabelece a posição a adotar em nome da União Europeia
na 25.ª sessão da Comissão de Revisão da OTIF
a respeito de determinadas alterações à Convenção
relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF)
e aos seus apêndices

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A União aderiu à Convenção relativa aos Transportes Ferroviários Internacionais, de 9 de maio de 1980, com a redação dada pelo Protocolo de Vílnius, de 3 de junho de 1999 ("Convenção COTIF"), em conformidade com a Decisão 2013/103/UE do Conselho[1].

(2) Todos os Estados-Membros, com exceção de Chipre e de Malta, aplicam a Convenção COTIF.

(3) A Comissão de Revisão, criada pelo artigo 13.º, n.º 1, alínea c), da Convenção COTIF, deverá decidir na sua 25.ª sessão, agendada para 25-27 de junho de 2014, sobre determinadas alterações à Convenção COTIF e a alguns dos seus apêndices, a saber, apêndices B (Regras uniformes relativas ao contrato de transporte internacional ferroviário de mercadorias – CIM), D (Regras uniformes relativas aos contratos de utilização de veículos em tráfego internacional ferroviário – CUV), E (Regras uniformes relativas ao contrato de utilização da infraestrutura em tráfego internacional ferroviário – CUI), F (Regras uniformes relativas à validação de normas técnicas e à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis ao material ferroviário destinado a utilização em tráfego internacional – APTU) e G (Regras uniformes relativas à admissão técnica de material ferroviário utilizado em tráfego internacional – ATMF).

[1] Decisão 2013/103/UE do Conselho, de 16 de junho de 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a Adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Vilnius, de 3 de junho de 1999 (JO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

(4) As alterações à Convenção COTIF têm por objetivo atualizar as atribuições da Comissão de Peritos Técnicos, bem como a definição de "detentor" para a alinhar pelo direito da União, e modificar certas regras respeitantes ao financiamento da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), às auditorias e aos relatórios, bem como introduzir algumas mudanças menores de natureza administrativa.

(5) As alterações ao apêndice B (CIM) visam dar prioridade à apresentação em formato eletrónico da declaração de expedição e dos documentos que a acompanham e aclarar determinadas disposições do contrato de transporte.

(6) As alterações ao apêndice D (CUV) apresentadas pelo Secretário-Geral da OTIF visam aclarar as atribuições do detentor e da entidade de manutenção nos contratos de utilização de veículos em tráfego internacional ferroviário. A França apresentou separadamente uma proposta relativa à responsabilidade por danos causados pelos veículos. A Alemanha apresentou também uma proposta respeitante ao âmbito de aplicação das regras uniformes CUV.

(7) As alterações ao apêndice G (ATMF) visam atualizar as disposições relativas à admissão técnica de material ferroviário em tráfego internacional, aclarar as funções do Estado contratante na aceção desse apêndice, da autoridade competente e da entidade avaliadora e as suas relações, e harmonizar a terminologia pela do direito da UE.

www.parlament.gv.at

(8) As alterações ao apêndice F (APTU) visam assegurar a coerência com o apêndice G (ATMF) revisto.

(9) As alterações ao apêndice E (CUI) propostas pelo Comité Internacional dos Transportes Ferroviários (CIT) visam alargar ao transporte nacional ferroviário o âmbito das regras uniformes relativas ao contrato de utilização da infraestrutura, estabelecer a base jurídica das condições gerais de utilização da infraestrutura ferroviária e estender a responsabilidade do gestor da infraestrutura por perdas e danos causados pela infraestrutura.

(10) O Secretário-Geral da OTIF propôs igualmente alterações redaccionais, designadamente a substituição, em todas as ocorrências na Convenção COTIF e seus apêndices, de "Comunidades Europeias" por "União Europeia".

(11) As alterações propostas são, na sua maior parte, consentâneas com o direito e os objetivos estratégicos da União, pelo que a União lhes deverá dar o seu acordo. Certas alterações não têm incidências no direito da União, pelo que não é necessário definir a seu respeito uma posição a nível da União. Outras carecem, contudo, de discussão mais aprofundada ao nível da União, pelo que deverão ser rejeitadas na sessão da Comissão de Revisão; se estas últimas alterações forem aprovadas sem reformulação aceitável para a União, esta deverá formular uma objeção conforme previsto no artigo 35.º, n.º 4, da Convenção COTIF.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

www.parlament.gv.at

Artigo 1.º

1. A posição a adotar em nome da União na 25.ª sessão da Comissão de Revisão criado pela Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários é a definida no anexo da presente decisão.

2. As alterações menores a documentos mencionados no anexo da presente decisão podem ser aceites pelos representantes da União na Comissão de Revisão sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 2.º

Depois de adotada, a decisão da Comissão de Revisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia.*

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas,

Pelo Conselho
O Presidente

www.parlament.gv.at

ANEXO

1. Introdução

O Secretário-Geral da OTIF convocou para 25-27 de junho de 2014, em Berna, a 25.ª sessão da Comissão de Revisão da Convenção COTIF.

2. Documentos referenciados

Os documentos respeitantes à ordem do dia foram distribuídos aos Estados membros da OTIF e podem ser consultados no sítio web da OTIF: http://otif.org/en/law/revision--committee/working-documents.html

3. Observações sobre os pontos da ordem do dia

Ponto 1. Abertura dos trabalhos e estabelecimento do quórum

Documento: nenhum.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: não aplicável

www.parlament.gv.at

Posição coordenada recomendada: nenhuma.

Há quórum na CR quando a maioria dos Estados membros da OTIF com direito de voto nela estão representados no momento da votação. Importa, no entanto, ter presente o artigo 13.º, n.º 3, da Convenção, segundo o qual os Estados membros que tenham feito uma declaração de não aplicação de um ou vários apêndices não podem votar as alterações ao(s) apêndice(s) em causa.

Não retiraram as suas declarações de não aplicação de apêndices os seguintes Estados membros da OTIF:

Paquistão, Rússia (quanto a regras uniformes relativas ao Transporte de Passageiros por Caminho de Ferro (CIV), Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID), CUV, CUI, APTU e ATMF), Geórgia (CUV, CUI, APTU e ATMF), República Checa, Noruega, Eslováquia, Reino Unido (CUI, APTU e ATMF) e França (ATMF).

No quadro da discussão das alterações a um apêndice dado, deduz-se do número de Estados membros ativos da OTIF (46) o número de Estados membros da OTIF que fizeram declarações de não aplicação desse apêndice a fim de estabelecer o quórum para a votação do apêndice em causa.

Em matérias da competência da União, a União pode votar por todos os seus membros com direito de voto, independentemente da presença física destes na votação. O quórum pode portanto ser diferente, consoante a União represente os seus Estados-Membros ou os Estados-Membros da União votem individualmente.

www.parlament.gv.at

Ponto 2. Eleição do presidente e do vice-presidente

Documento: nenhum.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros

Posição coordenada recomendada: nenhuma.

Ponto 3. Adoção da ordem do dia

Documento: CR 25/3.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros.

Posição coordenada recomendada: nenhuma.

Ponto 4. Revisão parcial da COTIF – Convenção propriamente dita

Documentos: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros.

www.parlament.gv.at

Posição coordenada recomendada:

Aceitar as alterações ao artigo 3.º (Cooperação internacional) – alteração redaccional para substituir "Comunidades Europeias" por "União Europeia").

Aceitar as alterações ao artigo 12.º (Execução de sentenças. Penhoras) alteração da definição de "detentor" em consonância com o direito da União.

Aceitar as alterações ao artigo 20.º (Comissão de Peritos Técnicos), visto serem necessárias para efeitos da atualização das Regras Uniformes APTU e as Regras Uniformes ATMF em consonância com o direito da União.

Outras alterações: desnecessário estabelecer posição da União, visto estas alterações respeitarem ao financiamento da organização e às auditorias ou a mudanças de natureza administrativa no que respeita ao programa de trabalho, ao relatório anual e às listas de linhas e serviços e não terem incidências no direito da União.

Ponto 5. Revisão parcial do apêndice B (Regras Uniformes CIM)

Documentos: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: União (artigos 6.º e 6.º-A), Estados-Membros (outros artigos)

www.parlament.gv.at

Posição coordenada recomendada:

As alterações ao artigo 6.º e o novo artigo 6.º-A têm incidências no direito da União, dada a utilização da declaração de expedição e dos documentos que a acompanham para os procedimentos aduaneiros, sanitários e fitossanitários. A União subscreve a intenção da OTIF de dar prioridade à declaração de expedição eletrónica. No entanto, a adoção de tais alterações nesta altura pode ter consequências indesejadas. O atual procedimento simplificado de trânsito aduaneiro por caminho de ferro é impossível sem documentos em papel. Portanto, se optarem pela declaração de expedição eletrónica, os caminhos de ferro terão de utilizar o procedimento normal de trânsito e o novo sistema de trânsito informatizado (NSTI).

A Comissão já iniciou os preparativos com vista à discussão em grupo de trabalho da utilização de documentos de transporte eletrónicos para o trânsito ao abrigo do Regulamento(UE) N.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho[1]. A primeira reunião deste grupo de trabalho está agendada para 4-5 de junho de 2014. A União subscreve igualmente a intenção de privilegiar a apresentação dos documentos de acompanhamento em formato eletrónico. Não há, todavia, base legal no direito da União vigente para obrigar à apresentação em formato eletrónico dos documentos (e.g. o documento veterinário comum de entrada e o documento comum de entrada) que devem acompanhar as mercadorias sujeitas a controlo sanitário ou fitossanitário, pelo que os referidos documentos têm de ser apresentados em papel. A Comissão preparou um projeto de Regulamento (relativo aos controlos oficiais) que permitirá a certificação eletrónica e que está atualmente em discussão no Parlamento Europeu e no Conselho. A sua adoção está prevista para finais de 2015/princípios de 2016, mas haverá um período de transição para a aplicação.

[1] Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

A União sugere, portanto, que não se delibere sobre esta matéria na presente sessão da Comissão de Revisão em apreço e que a OTIF e a União continuem a cooperar para que uma solução bem preparada possa ser apresentada por ocasião de uma próxima revisão do CIM, que conviria idealmente sincronizar com o Regulamento (UE) n.º 952/2013 e as respetivas disposições de execução, cuja entrada em vigor está prevista para 1 de maio de 2016. Alguns procedimentos por via eletrónica poderão ser introduzidos gradualmente, entre 2016 e 2020, de acordo com o artigo 278.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013.

Outras alterações: desnecessário estabelecer posição da União, visto estas alterações não interferirem com o direito da União.

Ponto 6. Documentos eletrónicos relativos ao transporte de mercadorias perigosas – informações sobre os trabalhos da Comissão de Peritos do RID

Documento: CR 25/6.

Competência: União.

Exercício dos direitos de voto: não aplicável.

Posição coordenada recomendada: tomar nota das informações.

www.parlament.gv.at

Ponto 7. Revisão parcial do apêndice D (Regras Uniformes CUV)

Documentos: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: União.

Posição da União recomendada: aceitar as alterações aos artigos 2.º e 9.º, visto aclararem as atribuições do detentor e da entidade de manutenção em consonância com o direito da União (Diretiva 2008/110/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[1]). Todavia, a alteração ao artigo 7.º proposta pela França, que respeita à responsabilidade da pessoa que forneceu o veículo para utilização como meio de transporte em caso de danos resultantes de defeito do veículo, carece de uma análise mais aprofundada a nível da União antes de tomar uma decisão na OTIF. A União não está, portanto, em posição de apoiar esta proposta de alteração na presente Comissão de Revisão e propõe o adiamento da decisão para a próxima Assembleia Geral de modo a melhor analisar esta questão. A União toma a mesma posição, ou seja, adiar a decisão para a próxima Assembleia Geral a fim de avaliar melhor a questão, relativamente à proposta da Alemanha de um novo artigo 1.º-A apresentada à OTIF durante a coordenação da União.

[1] Diretiva 2008/110/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, que altera a Diretiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade (Diretiva relativa à segurança ferroviária) (JO L 345 de 23.12.2008, p. 62).

www.parlament.gv.at

Posição adicional da União recomendada: No documento CR 25/7 ADD 1, página 6, no final do ponto 8-A, aditar: *"The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.".*

Ponto 8. Revisão do apêndice G (Regras Uniformes ATMF)

Documentos: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Competência: União.

Exercício dos direitos de voto: União.

Posição coordenada recomendada:

1. Sobre a Ref. CR 25/8 Revisão do apêndice G (Regras Uniformes ATMF)

   Votar a favor com os seguintes comentários:

   – aditar a seguinte frase ao artigo 3.º-A, n.º 3:

   "*When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation*."

   A União pode eventualmente aceitar as seguintes alternativas:

   "*For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules*".

www.parlament.gv.at

ou

"*When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned*".

– Artigo 4.º, n.º 1: aditar a seguinte frase no final [após a alínea b)]: "If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time."

– Artigo 5.º, n.º 5: Corrigir a referência; substituir "artigo 2.º-W, n.º 1", por "artigo 2.º-WA, n.º 1".

– Artigo 19.º: Conjugar o artigo 19.º, n.º 2, e n.º 2-A, mediante a supressão do n.º 2-A e substituindo o n.º 2 pelo seguinte texto alterado:

"*These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.*".

www.parlament.gv.at

2. Sobre o 25/8 Add. 1. Documento justificativo para a revisão do apêndice G (Regras Uniformes ATMF)

– Justificações gerais (final da página 2): a frase passa a ter a seguinte redação: "*The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document*.";

– Artigo 2.º, alínea t): aditar um novo parágrafo*:* "*When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.*";

– Artigo 4.º, n.º 1, alínea b): Aditar o módulo SH1 dado que o certificado de tipo de modelo emitido na fase de conceção deste módulo também prevê a possibilidade de usar o procedimento descrito. A nova frase passa a ter a seguinte redação:

"*According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate*.";

www.parlament.gv.at

– Artigo 7.º, n.º 1-A: alinhar a interpretação desta disposição com a da União (artigo 8.º, n.º 7, da Recomendação da Comissão 2011/217/UE[1]); aditar a frase seguinte:

"*Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process*.".

3. Resultado da verificação da versão em língua alemã da revisão do apêndice G (ATMF):

– Artigo 2.º, alínea ab) Alinhar a definição de acreditação pela redação do artigo 2.º, n.º 10, do Regulamento (CE) N.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho[2]

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Recomendação 2011/217/UE da Comissão, de 29 de março de 2011, relativa à autorização de entrada em serviço de subsistemas estruturais e de veículos nos termos da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 95 de 8.4.2011, p. 1).

[2] Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 Julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

www.parlament.gv.at

– Artigo 5.º, n.º 2: "assessing entities" é traduzido por "Bewertungsstelle". Segundo o ETV GEN-E, "the assessing entity" é traduzido como "Prüforgan". Na União o termo "Bewertungsstelle" é atribuído especialmente aos organismos de avaliação segundo o métodos comuns de segurança para avaliação do risco (CSM RA). Por conseguinte, o termo da OTIF, segundo o artigo 5.º, n.º 2, pode induzir em erro. A proposta consiste em usar também nas ATMF o termo "Prüforgan". Ver também artigo 2.º, alíneas cb, artigo 5.º, n.ºs 3 – 7, artigo 6.º, n.º 4, artigo 10.º, n.ºs 3-A, 4, 6 – 8.

– Artigo 5.º, n.º 4, alterar a redação: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Artigo 10.º, n.º 8: suprimir os parênteses retos.

– Artigo 5.º, n.º 3: após a palavra "Voraussetzungen", alterar 2erfüllen" para "erfüllt".

– Artigo 11.º, n.º 3, alínea b): a palavra "Identifizierungscode(se)" é substituída por "Identifizierungscode(s)".

– Artigo 15.º, n.º 1, segunda frase: suprimir "nicht".

– Artigo 15.º-A, n.º 1, segunda frase: inserir um ponto final após "entsprechen" e iniciar uma terceira frase com "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

4) A versão em língua francesa da definição do artigo 2.º, alínea n), passa a ser a seguinte:

"*détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.*".

Ponto 9. Revisão parcial do apêndice F (Regras Uniformes APTU)

Documentos: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Competência: União.

Exercício dos direitos de voto: União.

Posição coordenada recomendada: aceitar as alterações redaccionais.

www.parlament.gv.at

Ponto 10. Mandato para a consolidação do relatório explicativo

Documento: CR 25/10.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros.

Posição da União recomendada: aceitar.

Ponto 11. Alterações redaccionais

Documento: CR 25/11.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros.

Posição coordenada recomendada: apoiar com o aditamento do seguinte novo segundo travessão:

"– to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;".

Ponto 12. Revisão parcial do apêndice E (Regras Uniformes CUI)

Documento: CR 25/12.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: União.

Posição coordenada recomendada: rejeitar as alterações. Propostas pelo CIT, estas alterações compreendem o alargamento do âmbito de aplicação do CUI ao tráfego nacional, a introdução de condições gerais contratualmente vinculativas e a extensão da responsabilidade do gestor da infraestrutura por danos. Embora possam merecer uma análise mais aprofundada, estas alterações não foram discutidas em nenhuma instância interna da OTIF anteriormente à sessão da Comissão de Revisão em apreço e o seu impacto não pôde, portanto, ser avaliado com profundidade suficiente. Afigura-se prematuro alterar o CUI (consentâneo, na sua forma atual, com o direito da União) na sessão da CR em apreço, na falta de preparação adequada.

Ponto 13. Regulamento interno dos grupos de trabalho da Comissão de Revisão para os apêndices A, B, D e E

Documento: CR 25/13.

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros

Posição coordenada recomendada: nenhuma.

Ponto 14. Informações sobre os trabalhos futuros.

Documento: CR 25/14 (indisponível de momento).

Competência: partilhada.

Exercício dos direitos de voto: não aplicável.

Posição coordenada recomendada: a decidir no local.".

ANEXĂ

RECTIFICARE

la Propunerea de Decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată de Uniune la cea de a 25-a sesiune a Comitetului de revizuire al OTIF în legătură cu anumite amendamente la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la apendicele acesteia

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Decizia se citește după cum urmează:

„DECIZIA CONSILIULUI

din

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptate în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 25-a sesiuni a Comitetului de revizuire al OTIF în legătură cu anumite amendamente la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) și la apendicele 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,

www.parlament.gv.at

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 „Convenția COTIF”), în conformitate cu Decizia 2013/103/UE a Consiliului[1].

(2) Toate statele membre, cu excepția Ciprului și a Maltei, aplică Convenția COTIF.

(3) Comitetul de revizuire instituit în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) litera (c) din Convenția COTIF va decide, în cadrul celei de a 25-a sesiuni, din perioada 25-27 iunie 2014, cu privire la anumite amendamente la Convenția COTIF și la anumite apendice la respectiva convenție, și anume cu privire la apendicele B (Reguli uniforme privind contractul de transport feroviar internațional de marfă - CIM), apendicele D (Reguli uniforme privind contractele de utilizare a vehiculelor în traficul feroviar internațional - CUV), apendicele E (Reguli uniforme privind contractul de utilizare a infrastructurii în traficul feroviar internațional - CUI), apendicele 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 la apendicele G (Reguli uniforme privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional - ATMF).

[1] 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).

www.parlament.gv.at

(4) Amendamentele la Convenția COTIF au obiectivul de a actualiza sarcinile Comitetului de experți tehnici și definiția termenului „deținător”, în conformitate cu dreptul Uniunii și de a modifica anumite norme privind finanțarea Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF), auditul și raportarea acesteia, precum și modificări administrative minore.

(5) Amendamentele la apendicele B (CIM) vizează favorizarea formei electronice a scrisorii de trăsură și a documentelor însoțitoare și clarificarea anumitor dispoziții ale contractului de transport.

(6) Amendamentele la apendicele D (CUV) prezentate de Secretarul general al OTIF au obiectivul de a clarifica rolul deținătorului și al entității responsabile cu întreținerea în contractele de utilizare a vehiculelor în traficul feroviar internațional. Franța a prezentat o propunere separată privind răspunderea pentru daunele provocate de un vehicul. Germania a prezentat o propunere separată privind domeniul de aplicare al regulilor uniforme CUV.

(7) Amendamentele la apendicele G (ATMF) vizează actualizarea dispozițiilor privind admiterea din punct de vedere tehnic a materialului feroviar utilizat în traficul internațional, clarificarea rolului și a relațiilor dintre statul contractant, astfel cum este definit în apendicele respectiv, autoritatea competentă și entitatea evaluatoare, precum și armonizarea terminologiei cu dreptul Uniunii.

www.parlament.gv.at

(8) Amendamentele la apendicele F (APTU) vizează menținerea coerenței cu versiunea revizuită a apendicelui G (ATMF).

(9) Amendamentele la apendicele E (CUI) sugerate de Comitetul privind transporturile feroviare internaționale (CIT) urmăresc extinderea domeniului de aplicare al regulilor uniforme privind contractul de utilizare a infrastructurii în transportul feroviar național, crearea unui temei juridic pentru condițiile generale de utilizare a infrastructurii feroviare și extinderea răspunderii administratorului de infrastructură pentru daunele sau pierderile cauzate de infrastructură.

(10) Secretarul general al OTIF a propus, de asemenea, modificări de redactare pentru a înlocui termenul „Comunitățile Europene” cu „Uniunea Europeană” în întregul text al Convenției COTIF și al apendicelor sale.

(11) Majoritatea amendamentelor propuse sunt conforme cu dreptul și cu obiectivele strategice ale Uniunii Europene și, prin urmare, ar trebui susținute de către Uniune. Anumite amendamente nu au niciun impact asupra dreptului Uniunii și nu necesită agrearea unei poziții la nivelul Uniunii. În fine, unele amendamente necesită mai multe dezbateri în cadrul Uniunii și ar trebui să fie respinse în cadrul acestei reuniuni a Comitetului de revizuire; în cazul în care aceste din urmă amendamente vor fi aprobate fără o modificare acceptabilă pentru Uniune, Uniunea ar trebui să formuleze o obiecție în conformitate cu procedura stabilită la articolul 35 alineatul (4) din Convenția COTIF,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

www.parlament.gv.at

Articolul 1

(1) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 25-a sesiuni a Comitetului de revizuire în cadrul Convenției privind transporturile internaționale feroviare este conformă cu anexa la prezenta decizie.

(2) Reprezentanții Uniunii pot accepta, în cadrul Comitetului de revizuire, modificări minore ale documentelor menționate în anexa la prezenta decizie, fără să fie necesară o altă decizie a Consiliului.

Articolul 2

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

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele

www.parlament.gv.at

ANEXĂ

1. Introducere

Secretarul General al OTIF a convocat cea de a 25-a sesiune a Comitetului de revizuire (CR) al Convenției COTIF la Berna în perioada 25-27 iunie 2014.

2. Documente de referință

Documentele referitoare la punctele de pe ordinea de zi au fost transmise statelor membre ale OTIF și sunt disponibile pe site-ul web al OTIF la următoarea adresă: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Observații referitoare la punctele de pe ordinea de zi

Punctul 1. Deschiderea reuniunii și verificarea cvorumului

Document: nu există.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: nu este cazul.

www.parlament.gv.at

Poziție coordonată recomandată: nu există.

Cvorumul în cadrul Comitetului de revizuire este întrunit dacă majoritatea statelor membre ale OTIF care beneficiază de drept de vot sunt reprezentate în 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 apendice nu au drept de vot în ceea ce privește amendamentele la respectivul apendice.

Următoarele state membre ale OTIF nu și-au retras declarațiile privind neaplicarea anumitor apendice:

Pakistan, Rusia [în ceea ce privește Normele uniforme privind transportul feroviar internațional de călători (CIV), Transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID), CUV, CUI, APTU și ATMF], Georgia (în ceea ce privește CUV, CUI, APTU și ATMF), Republica Cehă, Norvegia, Slovacia, Regatul Unit (în ceea ce privește CUI, APTU și ATMF) și Franța (în ceea ce privește ATMF).

Atunci când se discută amendamente la unul dintre apendicele în cauză, numărul statelor membre ale OTIF care au făcut o declarație cu privire la neaplicarea acelui apendice trebuie scăzut din numărul de membri activi ai OTIF (46) pentru a stabili cvorumul pentru votul asupra apendicelui respectiv.

În cazurile care sunt de competența Uniunii, Uniunea poate vota pentru toți membrii săi cu drept de vot, indiferent dacă aceștia sunt sau nu prezenți la vot; astfel, cvorumul poate fi diferit în cazul în care Uniunea reprezintă statele sale membre și în cazul în care statele membre ale Uniunii votează pentru ele.

www.parlament.gv.at

Punctul 2. Alegerea președintelui și a vicepreședintelui

Document: nu există.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: statele membre

Poziție coordonată recomandată: nu există.

Punctul 3. Adoptarea ordinii de zi

Document: CR 25/3.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: statele membre

Poziție coordonată recomandată: nu există.

Punctul 4. Revizuirea parțială a COTIF - Convenția de bază

Documente: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: statele membre

Poziție coordonată recomandată:

Amendamentele la articolul 3 (Cooperarea internațională) trebuie susținute (modificare de redactare pentru a înlocui trimiterea la „Comunitățile Europene” cu o trimitere la „Uniunea Europeană”).

Amendamentele la articolul 12 (Executarea sentințelor. Aplicarea sechestrelor) trebuie sprijinite, deoarece modifică definiția „deținătorului” în conformitate cu dreptul Uniunii.

Amendamentele la articolul 20 (Comitetul de experți tehnici) trebuie sprijinite deoarece sunt necesare pentru a actualiza regulile uniforme APTU și regulile uniforme ATMF astfel încât să rămână conforme cu dreptul Uniunii.

Alte amendamente: nu este necesară o poziție a Uniunii, deoarece aceste amendamente se referă la finanțarea organizației, la audit sau includ modificări administrative legate de programul de lucru, de raportul anual și de listele de linii sau servicii care nu au niciun impact asupra dreptului Uniunii.

Punctul 5. Revizuirea parțială a apendicelui B (CIM)

Documente: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea pentru articolele 6 și 6a; statele membre pentru celelalte articole.

www.parlament.gv.at

Poziție coordonată recomandată:

Amendamentele la articolele 6 și 6a au impact asupra dreptului Uniunii, dată fiind utilizarea scrisorii de trăsură și a documentelor însoțitoare pentru procedurile vamale și pentru cele sanitare și fitosanitare (SPS). Uniunea este de acord cu intenția OTIF de a acorda prioritate formatului electronic al scrisorii de trăsură. Cu toate acestea, în prezent, adoptarea acestor amendamente ar putea avea consecințe neintenționate. Actuala procedură simplificată de tranzit vamal pe calea ferată este posibilă numai cu documente pe suport de hârtie. Prin urmare, în cazul în care companiile feroviare optează pentru scrisori de trăsură electronice, ele vor trebui să utilizeze procedura standard de tranzit și noul sistem computerizat de tranzit (NCTS).

Comisia a început pregătirile pentru constituirea unui grup de lucru care să examineze utilizarea documentelor de transport electronice pentru tranzit, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[1]. Acest grup de lucru va avea prima sa reuniune în 4 și 5 iunie 2014. Uniunea este de acord totodată cu intenția de a furniza documentele de însoțire în format electronic. Cu toate acestea, în dreptul actual al Uniunii nu există niciun temei juridic pentru furnizarea în format electronic a documentelor (de exemplu, documentul veterinar comun de intrare sau documentul comun de intrare) care trebuie să însoțească bunurile cu caracter sanitar sau fitosanitar, așadar acestea trebuie furnizate pe hârtie. Comisia a pregătit un proiect de regulament care va permite certificarea electronică, proiect aflat în prezent în dezbatere în cadrul Consiliului și al Parlamentului European. Regulamentul respectiv (Regulamentul privind controalele oficiale) este prevăzut a fi adoptat până la sfârșitul anului 2015/începutul anului 2016, însă va exista o perioadă de tranziție pentru punerea sa în aplicare.

[1] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).

www.parlament.gv.at

Prin urmare, Uniunea sugerează să nu se ia nicio decizie asupra acestor puncte la această reuniune a Comitetului de revizuire și să se continue cooperarea cu OTIF cu privire la acest aspect pentru a avea o soluție bine pregătită pentru o revizuire viitoare a CIM care ar trebui în mod ideal să fie sincronizată cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 și cu dispozițiile de punere în aplicare a acestuia, care urmează să intre în vigoare la 1 mai 2016. Anumite proceduri electronice pot fi introduse progresiv în perioada 2016 - 2020, în conformitate cu articolul 278 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

Alte amendamente: nu este necesară o poziție a Uniunii, întrucât aceste dispoziții nu interferează cu dreptul Uniunii.

Punctul 6. Documente electronice privind transportul de mărfuri periculoase - informații cu privire la activitatea Comitetului de experți RID

Document: CR 25/6.

Competență: Uniunea.

Exercitarea drepturilor de vot: nu este cazul.

Poziție coordonată recomandată: luarea la cunoștință a informațiilor.

www.parlament.gv.at

Punctul 7. Revizuirea parțială a apendicelui D (CUV)

Documente: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea.

Poziția recomandată a Uniunii: amendamentele la articolele 2 și 9 trebuie sprijinite, deoarece clarifică rolul deținătorului și al entității însărcinate cu întreținerea, în conformitate cu dreptul Uniunii (Directiva 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului[1]). Cu toate acestea, modificarea propusă a articolului 7 prezentată de Franța privind răspunderea persoanei care a furnizat vehiculul în vederea utilizării ca mijloc de transport în cazul unui prejudiciu provocat de un defect al vehiculului necesită o analiză suplimentară în cadrul Uniunii înainte de luarea unei decizii în cadrul OTIF. Prin urmare, Uniunea nu este în măsură să susțină această propunere de modificare la această reuniune a Comitetului de revizuire și propune să amâne decizia până la următoarea Adunare Generală, în vederea analizării suplimentare a chestiunii. Uniunea adoptă aceeași poziție, și anume să amâne decizia privind propunerea Germaniei referitoare la un nou articol 1a, prezentată OTIF în timpul coordonării Uniunii, până la următoarea Adunare Generală, în vederea analizării suplimentare a chestiunii.

[1] Directiva 2008/110/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 16 decembrie 2008 de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranţa căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranţa feroviară) (JO L 345, 23.12.2008, p. 62).

www.parlament.gv.at

Poziție suplimentară a Uniunii recomandată: În documentul CR 25/7 ADD 1, pagina 6, la sfârșitul punctului 8a se adaugă: „The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.”.

Punctul 8. Revizuirea apendicelui G (ATMF)

Documente: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Competență: Uniunea.

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea.

Poziție coordonată recomandată:

1. Cu privire la CR 25/8 Revizuirea apendicelui G (ATMF)

   Trebuie să se voteze favorabil, cu următoarele comentarii:

   – a se adăuga următoarea teză la articolul 3a alineatul (3):

     „When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.”.

     Eventual, Uniunea poate accepta următoarele alternative:

     „For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.”;

www.parlament.gv.at

sau

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.”;

– la articolul 4 alineatul (1): a se adăuga următoarea teză la sfârșit [după litera (b)]:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.”;

– la articolul 5 alineatul (5): a se corecta trimiterea; a se înlocui „Article 2w1)” cu „Article 2wa(1)”;

– la articolul 19: a se combina articolul 19 alineatul (2) cu articolul 19 alineatul (2a) prin eliminarea alineatul (2a) și înlocuirea alineatului (2) cu următorul text modificat:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.”.

www.parlament.gv.at

2. Cu privire la 25/8 Add. 1. Document justificativ pentru Revizuirea apendicelui G (ATMF)

– Justificări generale (în josul paginii 2): se modifică teza după cum urmează: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.”;

– La articolul 2 litera (t), a se adăuga un nou paragraf: „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.”;

– La articolul 4 alineatul (1) litera (b): a se adăuga modulul SH1, întrucât certificatul de model emis în etapa de proiectare a acestui modul dă posibilitatea, de asemenea, de a utiliza procedura descrisă. Noua teză s-ar citi după cum urmează:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.”.

www.parlament.gv.at

– La articolul 7 alineatul (1a): pentru a alinia interpretarea acestei dispoziții cu cea de la nivelul Uniunii [articolul 8 alineatul (7) din Recomandarea Comisiei 2011/217/UE[1]], a se adăuga următoarea teză:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.”.

3. Rezultatul verificării versiunii germane a Revizuirii apendicelui G (ATMF):

– Articolul 2 litera (ab): a se alinia definiția acreditării cu formularea de la articolul 2 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 a Parlamentului European și a Consiliului[2]:

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.”

[1] Recomandarea Comisiei din 29 martie 2011 privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 95, 8.4.2011, p. 1).

[2] Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (OJ L 218, 13.8.2008, p. 30).

www.parlament.gv.at

– Articolul 5 alineatul (2): „assessing entities” este tradus prin „Bewertungsstelle”. Potrivit ETV GEN-E, „the assessing entity” este tradus prin „Prüforgan”. În Uniune, termenul „Bewertungsstelle” este folosit îndeosebi pentru organismele de evaluare în conformitate cu metoda comună de siguranță privind evaluarea riscurilor (CSM RA). Prin urmare, termenul OTIF potrivit articolului 5 alineatul (2) ar putea duce la confuzii. Propunerea trebuie să utilizeze și în ATMF termenul „Prüforgan”. A se vedea și articolul 2 litera (cb), articolul 5 alineatele (3) – (7), articolul 6 alineatul (4), articolul 10 alineatele (3a), (4) și (6) – (8).

– La articolul 5 alineatul (4), a se modifica formularea: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden”

– La articolul 10 alineatul (8), a se elimina parantezele.

– La articolul 5 alineatul (3): după termenul „Voraussetzungen”, a se modifica „erfüllen” cu „erfüllt”.

– La articolul 11 alineatul (3) litera (b): cuvântul „Identifizierungscode(se)” ar trebui înlocuit cu „Identifizierungscode(s)”.

– La articolul 15 alineatul (1) a doua teză: a se elimina „nicht”.

– La articolul 15 a alineatul (1) a doua teză: a se pune punct după „entsprechen” și a se iniția a treia teză cu „Es hat insbesondere:”

www.parlament.gv.at

4. În versiunea franceză, definiția de la articolul 2 litera (n) ar trebui să se citească după cum urmează:

„«détenteur» désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13”.

Punctul 9. Revizuirea parțială a apendicelui F (APTU)

Documente: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Competență: Uniunea.

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea.

Poziție coordonată recomandată: modificări de redactare de sprijinit.

Punctul 10. Mandat pentru consolidarea raportului explicativ

Document: CR 25/10.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: statele membre

Poziția Uniunii recomandată: de sprijinit.

Punctul 11. Modificări de redactare

Document: CR 25/11.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: statele membre

Poziție coordonată recomandată: de sprijinit, cu adăugarea următoarei a doua noi liniuțe:

„- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;”.

Punctul 12. Revizuirea parțială a apendicelui E (CUI)

Document: CR 25/12.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: Uniunea.

Poziție coordonată recomandată: amendamente de respins. Aceste amendamente sugerate de CIT includ extinderea domeniului de aplicare al CUI la operațiunile interne, introducerea unor condiții contractuale obligatorii și extinderea răspunderii administratorului de infrastructură pentru prejudicii. Aceste amendamente pot merita o analiză mai aprofundată, însă, deoarece nu au fost discutate în niciun for intern al OTIF înainte de reuniunea Comitetului de revizuire, impactul lor nu a putut fi evaluat într-un mod suficient de detaliat. Modificarea CUI (care este, în prezent, în conformitate cu dreptul Uniunii) la această reuniune a Comitetului de revizuire, fără o pregătire adecvată, pare prematură.

Punctul 13. Regulamentul de procedură al grupurilor de lucru ale Comitetului de revizuire privind apendicele A, B, D și E

Document: CR 25/13.

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: statele membre

Poziție coordonată recomandată: nu există.

Punctul 14. Informații privind lucrările viitoare.

Document: CR 25/14 (nu este încă disponibil).

Competență: partajată.

Exercitarea drepturilor de vot: nu este cazul.

Poziție coordonată recomandată: de decis la fața locului.”.

www.parlament.gv.at

PRÍLOHA

KORIGENDUM

k návrhu rozhodnutia Rady, ktorým sa stanovuje pozícia, ktorú má Únia prijať na 25. zasadnutí Revízneho výboru OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a jeho dodatkov

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Rozhodnutie by malo znieť takto:

„**ROZHODNUTIE RADY**

z,

ktorým sa stanovuje pozícia, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie na 25. zasadnutí Revízneho výboru OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 v spojení s jej článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

www.parlament.gv.at

keďže:

(1) Únia pristúpila k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „dohovor COTIF“), v súlade s rozhodnutím Rady 2013/103/EÚ[1].

(2) Všetky členské štáty s výnimkou Cypru a Malty uplatňujú dohovor COTIF.

(3) Očakáva sa, že Revízny výbor zriadený v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. c) dohovoru COTIF, na svojom 25. zasadnutí, ktoré sa má konať od 25. júna do 27. júna 2014, rozhodne o niektorých zmenách dohovoru COTIF ako aj o určitých dodatkoch k tomuto dohovoru, konkrétne o dodatkoch B (Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru - CIM), D (Jednotné pravidlá o zmluvách o použití vozidiel v medzinárodnej železničnej doprave - CUV), E (Jednotné právne predpisy pre zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave - CUI), F (Jednotné právne predpisy pre záväzné vyhlasovanie technických noriem a prijímanie jednotných technických predpisov pre železničný materiál určený na medzinárodnú dopravu - APTU) a G (Jednotné právne predpisy pre technické schvaľovanie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave - ATMF).

[1] Rozhodnutie Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011 o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnou organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Zmeny dohovoru COTIF majú za cieľ aktualizovať úlohy Výboru technických odborníkov a vymedzenie pojmu „držiteľ“ v súlade s právom Únie a zmeniť určité pravidlá týkajúce sa financovania Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), vykonávania auditu a podávania správ, ako aj menšie administratívne zmeny.

(5) Zmeny dodatku B (CIM) sa zameriavajú na uprednostňovanie elektronickej formy nákladného listu a jeho sprievodných dokumentov a na objasnenie určitých ustanovení zmluvy o preprave.

(6) Zmeny dodatku D (CUV), ktorý predložil generálny tajomník OTIF, majú za cieľ objasniť úlohu držiteľa a subjektu zodpovedného za údržbu v zmluvách o použití vozidiel v medzinárodnej železničnej doprave. Francúzsko predložilo samostatný návrh týkajúci sa zodpovednosti za škody spôsobené vozidlom. Nemecko predložilo aj samostatný návrh týkajúci sa rozsahu pôsobnosti jednotných právnych predpisov CUV.

(7) Zmeny dodatku G (ATMF) sa zameriavajú na aktualizáciu ustanovení týkajúcich sa technického schválenia železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave, objasnenie funkcií a vzťahov medzi zmluvným štátom ako je vymedzený v uvedenom dodatku, príslušným orgánom a hodnotiacim subjektom, ako aj na harmonizáciu pojmov v súlade s právom Únie.

www.parlament.gv.at

(8) Zmeny dodatku F (APTU) sa zameriavajú na zachovanie súladu s revidovaným dodatkom G (ATMF).

(9) Zmeny dodatku E (CUI), ktoré navrhol Výbor pre medzinárodnú železničnú prepravu (CIT), sa zameriavajú na rozšírenie rozsahu pôsobnosti jednotných právnych predpisov, pokiaľ ide zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry, na vnútroštátnu železničnú dopravu, ďalej na vytvorenie právneho základu pre všeobecné podmienky používania železničnej infraštruktúry a na rozšírenie zodpovednosti /manažéra infraštruktúry v prípade poškodenia alebo strát spôsobených infraštruktúrou.

(10) Generálny tajomník OTIF taktiež navrhuje redakčné zmeny s cieľom nahradiť výraz „Európske spoločenstvá“ výrazom „Európska únia“ v celom dohovore COTIF a v dodatkoch k tomuto dohovoru.

(11) Väčšina navrhovaných zmien je v súlade s právom a so strategickými cieľmi Únie, a preto by ich mala Únia podporiť. Určité zmeny nemajú žiadny vplyv na právo Únie a nie je potrebné, aby bola dohodnutá pozícia na úrovni Únie. Napokon niektoré zmeny si vyžadujú v rámci Únie ďalšiu diskusiu a mali by sa preto na tomto zasadnutí Revízneho výboru zamietnuť; ak sa schvália zmeny bez úprav prijateľných pre Úniu, Únia by mala vzniesť námietku podľa postupu ustanoveného v článku 35 ods. 4 dohovoru COTIF,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

www.parlament.gv.at

Článok 1

1. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 25. zasadnutí Revízneho výboru zriadeného Dohovorom o medzinárodnej železničnej preprave, musí byť v súlade s prílohou k tomuto rozhodnutiu.

2. Menšie zmeny dokumentov, o ktorých sa zmieňuje príloha k tomuto rozhodnutiu, môžu zástupcovia Únie v Revíznom výbore schváliť bez ďalšieho rozhodnutia Rady.

Článok 2

Rozhodnutie Revízneho výboru sa po jeho prijatí uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 3

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli

Za Radu
predseda

www.parlament.gv.at

PRÍLOHA

1. Úvod

Generálny tajomník OTIF zvolal v Berne v dňoch 25. až 27. júna 2014 25. zasadnutie Revízneho výboru dohovoru COTIF.

2. Referenčné dokumenty

Dokumenty týkajúce sa bodov programu boli zaslané členským štátom OTIF a sú k dispozícii na webovej stránke OTIF na tejto adrese: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Pripomienky ku každému bodu programu

Bod 1. Otvorenie stretnutia a stanovenie kvóra

Dokument: žiadny.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: neuplatňuje sa.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: žiadna.

Kvórum je dosiahnuté, ak je v Revíznom výbore v čase hlasovania zastúpená väčšina členských štátov OTIF s hlasovacím právom. Je však potrebné zohľadniť článok 13 ods. 3 dohovoru COTIF, v ktorom sa ustanovuje, že členské štáty OTIF, ktoré vydali vyhlásenie o neuplatňovaní jedného alebo viacerých dodatkov, nemajú právo hlasovať v prípade zmien týkajúcich sa daného dodatku.

Tieto členské štáty OTIF nestiahli svoje vyhlásenia o neuplatňovaní určitých dodatkov:

Pakistan, Rusko (pokiaľ ide o Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich (CIV), medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), CUV, CUI, APTU a ATMF), Gruzínsko (pokiaľ ide o CUV, CUI, APTU a ATMF), Česká republika, Nórsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo (pokiaľ ide o CUI, APTU a ATMF) a Francúzsko (pokiaľ ide o ATMF).

Pri diskusii o zmenách príslušných dodatkov sa musí určitý počet členských štátov OTIF, ktoré vydali vyhlásenie o neuplatňovaní príslušného dodatku, odpočítať z počtu aktívnych členov OTIF (46), aby sa stanovilo kvórum platné pre hlasovanie o príslušnom dodatku.

V prípade právomoci Únie môže Únia hlasovať za všetkých svojich členov s hlasovacím právom, a to bez ohľadu na fyzickú prítomnosť týchto členov pri hlasovaní; takto môže byť kvórum odlišné v prípade, keď Únia zastupuje svoje členské štáty, a v prípade, že členské štáty Únie hlasujú za seba.

www.parlament.gv.at

Bod 2. Voľba predsedu a podpredsedu

Dokument: žiadny.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: žiadna.

Bod 3. Schválenie programu

Dokument: CR 25/3.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: žiadna.

Bod 4. Čiastočná revízia COTIF – základný dohovor

Dokumenty: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty.

Odporúčaná koordinovaná pozícia:

Zmeny článku 3 (Medzinárodná spolupráca) sa podporia (redakčná zmena s cieľom nahradiť odkaz na „Európske spoločenstvá“ odkazom na „Európska únia“).

Zmeny článku 12 (výkon rozsudkov. príloha) sa podporia, pretože sa nimi mení vymedzenie pojmu „držiteľ“ v súlade s právom Únie.

Zmeny článku 20 (Výbor technických odborníkov) sa podporia, keďže sú potrebné na aktualizáciu jednotných právnych predpisov APTU a ATMF, aby boli v súlade s právom Únie.

Ďalšie zmeny: nie je potrebná žiadna pozícia Únie, keďže tieto zmeny sa týkajú financovania organizácie, vykonávania auditu alebo administratívnych zmien pracovného programu, výročnej správy a zoznamov tratí alebo služieb, ktoré nemajú na právo Únie žiadny vplyv.

Bod 5. Čiastočná revízia dodatku B (CIM, UR)

Dokumenty: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia v prípade článkov 6 a 6a, členské štáty v prípade ďalších článkov.

www.parlament.gv.at

Odporúčaná koordinovaná pozícia:

Zmeny článku 6 a článok 6a sa týkajú práva Únie z dôvodu použitia nákladného listu a jeho sprievodných dokumentov v prípade colnej správy a sanitárnych a fytosanitárnych (SPS) režimov. Únia súhlasí so zámerom OTIF uprednostniť elektronickú formu nákladného listu. V súčasnosti však prijatie týchto zmien môže viesť k neželaným následkom. Súčasný zjednodušený režim pre colný tranzit železnicou je možný len s papierovými dokumentmi. Ak sa teda železnice rozhodnú pre elektronický nákladný list, budú musieť použiť štandardný tranzitný režim a nový automatizovaný tranzitný systém (NCTS).

Komisia začala s prípravou pre pracovnú skupinu, kde sa bude diskutovať o používaní elektronických prepravných dokumentov na tranzit v rámci nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013[1]. Táto pracovná skupina bude mať úvodné stretnutie v dňoch 4. – 5. júna 2014. Únia súhlasí aj so zámerom poskytovať v elektronickej forme aj sprievodné dokumenty. V súčasnom práve Únie však neexistuje žiadny právny základ na predkladanie dokumentov (napr. spoločný veterinárny vstupný dokument, jednotný vstupný doklad), ktoré majú byť priložené k tovaru súvisiacemu s SPS, v elektronickej forme, a preto musia byť poskytované v papierovej forme. Komisia vypracovala návrh nariadenia, ktorý sa týka elektronickej certifikácie a tento návrh je v súčasnosti predmetom rokovaní v Európskom parlamente a Rade. Prijatie daného nariadenia (nariadenie o úradnej kontrole) sa plánuje do konca roka 2015/začiatku roka 2016, v prípade jeho vykonávania bude však existovať prechodné obdobie.

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 z 9. októbra 2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 269, 10.10.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

Preto Únia navrhuje, aby sa v rámci súčasného stretnutia Revízneho výboru neprijalo žiadne rozhodnutie o týchto bodoch a aby OTIF naďalej pokračovala v spolupráci s Úniou v tejto oblasti, s cieľom mať pre nadchádzajúcu revíziu CIM k dispozícii kvalitne pripravené riešenie, čo by sa v ideálnom prípade malo zosúladiť s nariadením (EÚ) č. 952/2013 a jeho vykonávacími ustanoveniami, ktoré nadobudnú účinnosť od 1. mája 2016. Určité elektronické režimy sa môžu postupne zaviesť medzi rokmi 2016 a 2020 v súlade s článkom 278 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.

Ďalšie zmeny: nie je potrebné žiadna pozícia Únie, keďže tieto ustanovenia nie sú v rozpore s právom Únie.

Bod 6. Elektronické dokumenty týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru – informácie o práci Výboru odborníkov pre RID

Dokument: CR 25/6.

Právomoc: Únia.

Vykonávanie hlasovacích práv: neuplatňuje sa.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: vziať na vedomie informácie.

Bod 7. Čiastočná revízia dodatku D (CUV)

Dokumenty: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia.

Odporúčaná pozícia Únie: zmeny článkov 2 a 9 sa podporia, keďže objasňujú úlohy držiteľa a subjektu zodpovedného za údržbu v súlade s právom Únie (smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2008/110/ES[1]). Navrhovaná zmena článku 7, ktorú predložilo Francúzsko, týkajúca sa zodpovednosti osoby, ktorá poskytla vozidlo k dispozícii na použitie ako prepravný prostriedok, v prípade škody spôsobenej chybou na vozidle, si však vyžaduje ďalšiu analýzu v rámci Únie pred prijatím rozhodnutia v OTIF. Únia preto nemôže na stretnutí tohto Revízneho výboru podporiť tento návrh zmeny a navrhuje, aby sa rozhodnutie odložilo na ďalšie valné zhromaždenie, aby sa táto otázka mohla ďalej preskúmať. Únia zaujíma rovnakú pozíciu, t. j. odložiť rozhodnutie na ďalšie valné zhromaždenie, aby sa táto otázka mohla ďalej preskúmať, aj k návrhu Nemecka na nový článok 1a, ktorý sa predložil OTIF počas koordinácie Únie.

[1] Smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2008/110/ES zo 16. decembra 2008, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva (smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 345, 23.12.2008, s. 62).

www.parlament.gv.at

Dodatočná odporúčaná pozícia Únie: v dokumente CR 25/7 ADD 1, na strane 6 na konci odseku 8a doplniť: „The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.“.

Bod 8. Revízia dodatku G (ATMF)

Dokumenty: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Právomoc: Únia.

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia.

Odporúčaná koordinovaná pozícia:

1. K CR 25/8 revízia dodatku G (ATMF)

   Hlasovať kladne s týmto pripomienkami:

   – do článku 3a ods. 3 doplniť túto vetu:

     „When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.“

     Únia by mohla prípadne akceptovať tieto alternatívy:

     „For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.“;

www.parlament.gv.at

alebo

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.“;

– Článok 4 ods. 1: na koniec doplniť túto vetu [za písmenom b)]:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.“;

– Článok 5 ods. 5: opraviť odkaz; znenie „*Article 2w1)*“ nahradiť znením „*Article 2wa(1)*“;

– Článok 19: spojiť článok 19 ods. 2 s odsekom 2a tak, že sa vypustí odsek 2a a odsek 2 sa nahradí týmto zmeneným znením:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.“.

www.parlament.gv.at

2. K 25/8 Add. 1. Dôvodový dokument k revízii dodatku G (ATMF)

– Všeobecné odôvodnenie (koniec strany 2): zmeniť vetu takto: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.“;

– Článok 2 písm. t): vložiť nový odsek „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.“;

– Článok 4 ods. 1 písm. b): doplniť modul SH1, keďže osvedčenie konštrukčného typu vydané v konštrukčnej fáze tohto modulu poskytuje aj možnosť využiť opísaný postup. Nová veta by mala znieť:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.“;

www.parlament.gv.at

– Článok 7 ods. 1a: prispôsobiť výklad tohto ustanovenia s výkladom Únie (článok 8 ods. 7 odporúčania Komisie 2011/217[1]), doplniť túto vetu:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.“.

3. Výsledok overenia nemeckého znenia revízie dodatku G (ATMF):

– Článok 2 písm. ab): prispôsobiť vymedzenie akreditácie formulácii článku 2 ods. 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008[2]

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.“

[1] Odporúčanie Komisie 2011/217/EÚ z 29. marca 2011 o povolení na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 95, 8.4.2011, s. 1).

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

www.parlament.gv.at

– Článok 5 ods. 2: „assessing entities“ je preložené ako „Bewertungsstelle“. Podľa ETV GEN-E je „the assessing entity“ preložené ako „Prüforgan“. V Únii sa termín „Bewertungsstelle“ používa osobitne na označenie orgánov podľa spoločnej bezpečnostnej metódy pre posudzovanie rizík (CSM RA). Preto by pojem používaný OTIF podľa článku 5 ods. 2 mohol byť zavádzajúci. Navrhuje sa použiť výraz „Prüforgan“ v ATMF. Pozri aj článok 2 písm. cb), článok 5 ods. 3 až 7, článok 6 ods. 4, článok 10 ods. 3a, 4, 6 až 8.

– Článok 5 ods. 4 zmeniť formuláciu: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.“

– Článok 10 ods. 8: vypustiť zátvorky.

– Článok 5 ods. 3: po slove „Voraussetzungen“ zmeniť slovo „erfüllen“ na „erfüllt“.

– Článok 11 ods. 3 písm. b): slovo „Identifizierungscode(se)“ by sa malo nahradiť slovom „Identifizierungscode(s)“.

– Článok 15 ods. 1, druhá veta: vypustiť „nicht“.

– Článok 15 a ods. 1, druhá veta: vložiť bodku po slove „entsprechen“ a začať tretiu vetu spojením „Es hat insbesondere:“.

www.parlament.gv.at

4. Vo francúzskom znení by malo vymedzenie pojmu v článku 2 písm. n) znieť:

„détenteur“ désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.“.

Bod 9. Čiastočná revízia dodatku F (APTU)

Dokumenty: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Právomoc: Únia.

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: redakčné zmeny sa podporia.

Bod 10. Mandát na konsolidáciu Dôvodovej správy

Dokument: CR 25/10.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty.

Odporúčaná pozícia Únie: podporí sa.

Bod 11. Redakčné zmeny

Dokument: CR 25/11.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: podporiť s vložením tejto novej druhej zarážky:

„– to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;“.

Bod 12. Čiastočná revízia dodatku E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: Únia.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: zmeny sa zamietnu. Tieto zmeny, ktoré navrhla CIT, zahŕňajú rozšírenie rozsahu pôsobnosti CUI na vnútroštátnu prevádzku, zavedenie zmluvne záväzných všeobecných podmienok a rozšírenie zodpovednosti manažéra infraštruktúry za škodu. Môžu si vyžadovať ďalšie zváženie, ale keďže pred predložením Revíznemu výboru neboli prediskutované na žiadnom internom fóre OTIF, ich vplyv nebolo možné posúdiť dostatočne podrobne. Zdá sa predčasné meniť CUI (ktoré sú v súčasnosti v súlade s právom Únie) na stretnutí tohto Revízneho výboru bez riadnej prípravy.

Bod 13. Rokovací poriadok pracovných skupín Revízneho výboru týkajúci sa dodatkov A, B, D a E

Dokument: CR 25/13.

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: členské štáty.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: žiadna.

Bod 14. Informácie o budúcej činnosti.

Dokument: CR 25/14 (ešte nie je k dispozícii).

Právomoc: spoločná.

Vykonávanie hlasovacích práv: neuplatňuje sa.

Odporúčaná koordinovaná pozícia: rozhodne sa na mieste.“.

www.parlament.gv.at

PRILOGA

POPRAVEK

predloga Sklepa Sveta o stališču, ki ga Unija sprejme na 25. zasedanju Revizijskega odbora OTIF, glede nekaterih sprememb Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) in njenih dodatkov

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Sklep se glasi:

"**SKLEP SVETA**

z dne

o oblikovanju stališča, ki ga Evropska unija sprejme na 25. zasedanju Revizijskega odbora OTIF, glede določenih sprememb Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) in dodatkov k navedeni konvenciji

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

www.parlament.gv.at

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Unija je h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija COTIF), pristopila v skladu s Sklepom Sveta 2013/103/EU[1].

(2) Vse države članice, razen Cipra in Malte, izvajajo Konvencijo COTIF.

(3) Pričakuje se, da bo Revizijski odbor, ustanovljen v skladu s točko (c) člena 13(1) Konvencije COTIF, na svojem 25. zasedanju od 25. do 27. junija 2014, sprejel odločitev o določenih spremembah Konvencije COTIF, pa tudi določenih dodatkov k navedeni konvenciji, in sicer dodatki B (Enotna pravila za pogodbo o mednarodnem železniškem prevozu blaga – CIM), D (Enotna pravila za pogodbe o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu – CUV), E (Enotna pravila za pogodbo o uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu – CUI), F (Enotna pravila za potrditev tehničnih standardov in sprejetje enotnih tehničnih predpisov za železniški material, namenjen uporabi v mednarodnem prometu – APTU) in G (Enotna pravila za tehnično odobritev železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu – ATMF).

[1] Sklep Sveta 2013/103/EU z dne 16. junija 2011 o podpisu in sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu Evropske unije h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980 , kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (UL L 51, 23.2.2013, str. 1).

www.parlament.gv.at

(4) Cilj sprememb Konvencije COTIF je posodobitev nalog Odbora strokovnjakov za tehnična vprašanja in opredelitev pojma „imetnik“ v skladu s pravom Unije ter sprememba nekaterih pravil glede financiranja Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) ter njenih pravil v zvezi z revizijo in poročanjem, pa tudi manjše administrativne spremembe.

(5) Cilj sprememb Dodatka B (CIM) je prednostna uporaba tovornega lista in spremnih dokumentov v elektronski obliki ter razjasnitev nekaterih določb pogodbe o prevozu.

(6) Cilj sprememb Dodatka D (CUV), ki jih je predstavil generalni sekretar OTIF, je razjasnitev vlog imetnika in subjekta, odgovornega za vzdrževanje, v pogodbah o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu. Francija je predstavila ločen predlog glede odgovornosti za škodo, ki jo povzroči vagon. Nemčija je tudi predstavila ločen predlog glede področja uporabe enotnih pravil CUV.

(7) Cilj sprememb Dodatka G (ATMF) je posodobitev določb o tehnični dopustnosti železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu, razjasnitev funkcij in razmerij med državo pogodbenico, kakor je opredeljena v navedenem dodatku, pristojnim organom in ocenjevalnim subjektom, pa tudi harmonizacija pojmov v skladu s pravom Unije.

www.parlament.gv.at

(8) Cilj sprememb Dodatka F (APTU) je vzdrževanje skladnosti z revidiranim Dodatkom G (ATMF).

(9) Cilj sprememb Dodatka E (CUI), ki jih je predlagal Odbor za mednarodni železniški promet (CIT), je razširitev področja uporabe enotnih pravil za pogodbo o uporabi infrastrukture na domači železniški promet, oblikovanje pravne podlage za splošna pravila in pogoje uporabe železniške infrastrukture in razširitev odgovornosti upravljavca infrastrukture za škodo ali izgubo, ki jo povzroči infrastruktura.

(10) Generalni sekretar OTIF je predlagal tudi uredniške spremembe za nadomestitev pojma „Evropske skupnosti“ s pojmom „Evropska unija“ v celotni Konvenciji COTIF in dodatkih k navedeni konvenciji.

(11) Večina predlaganih sprememb je v skladu s pravom in strateškimi cilji Unije, zato bi jih Unija morala podpreti. Določene spremembe ne vplivajo na pravo Unije in zanje ni treba sprejeti stališča na ravni Unije. Za nekatere spremembe je v Uniji potrebna dodatna razprava in bi jih zato bilo treba na tem zasedanju Revizijskega odbora zavrniti; če bi bile te spremembe sprejete brez popravkov, ki so sprejemljivi za Unijo, bi Unija morala pripraviti ugovor z uporabo postopka iz člena 35(4) Konvencije COTIF –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

www.parlament.gv.at

Člen 1

1. Stališče, ki se sprejme v imenu Unije na 25. zasedanju Revizijskega odbora, ustanovljenega s Konvencijo o mednarodnem železniškem prometu temelji na Prilogi k temu sklepu.

2. Predstavniki Unije v Revizijskem odboru se lahko za manjše spremembe dokumentov, navedenih v Prilogi k temu sklepu, dogovorijo brez nadaljnjega sklepa Sveta.

Člen 2

Sklep Revizijskega odbora se po sprejetju objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 3

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik

www.parlament.gv.at

PRILOGA

1. Uvod

Generalni sekretariat OTIF je sklical 25. zasedanje Revizijskega odbora Konvencije COTIF v Bernu od 25. do 27. junija 2014.

2. Referenčni dokumenti

Dokumenti v zvezi s točkami dnevnega reda so bili posredovani državam članicam OTIF in so na voljo na spletnem mestu OTIF na naslednji povezavi: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html.

3. Opombe k posameznim točkam dnevnega reda

Točka 1. Otvoritev zasedanja in ugotovitev sklepčnosti

Dokument: ga ni.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: ne zadeva.

Priporočeno usklajeno stališče: ga ni.

Revizijski odbor je sklepčen, kadar je v času glasovanja prisotna večina držav članic OTIF s pravico do glasovanja. Člen 13(3) Konvencije COTIF pa določa, da države članice OTIF, ki so dale izjavo o neuporabi enega ali več dodatkov, nimajo pravice do glasovanja glede sprememb zadevnega dodatka.

Naslednje države članice OTIF niso umaknile svojih izjav o neuporabi določenih dodatkov:

Pakistan, Rusija (glede Enotnih pravil za pogodbo o mednarodnem potniškem železniškem prometu (CIV), za mednarodni železniški prevoz nevarnega blaga (RID), CUV, CUI, APTU in ATMF), Gruzija (glede CUV, CUI, APTU in ATMF), Češka republika, Norveška, Slovaška, Združeno kraljestvo (glede CUI, APTU in ATMF), Francija (glede ATMF).

Pri razpravi o spremembah ustreznih dodatkov se število držav članic OTIF, ki so podale izjave o neuporabi zadevnega dodatka, odšteje od števila aktivnih članic OTIF (46), da se ugotovi sklepčnost v zvezi z glasovanjem o zadevnem dodatku.

Če je Unija pristojna, lahko Unija glasuje za vse svoje članice, ki imajo pravico do glasovanja, ne glede na fizično prisotnost teh članic pri glasovanju; zato se sklepčnost v primeru, ko Unija zastopa svoje države članice, lahko razlikuje od sklepčnosti v primeru, ko države članice Unije glasujejo zase.

www.parlament.gv.at

Točka 2. Izvolitev predsednika in podpredsednika

Dokument: ga ni.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: države članice.

Priporočeno usklajeno stališče: ga ni.

Točka 3. Sprejetje dnevnega reda

Dokument: CR 25/3.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: države članice.

Priporočeno usklajeno stališče: ga ni.

Točka 4. Delna revizija Konvencije COTIF – Osnovna konvencija

Dokumenta: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: države članice.

Priporočeno usklajeno stališče:

Spremembe člena 3 (Mednarodno sodelovanje) se podprejo (redakcijska sprememba za nadomestitev sklicevanja na „Evropske skupnosti“ s sklicevanjem na „Evropsko unijo“).

Spremembe člena 12 (Izvrševanje sodb, zaseg) se podprejo, saj spreminjajo opredelitev pojma „imetnik“ v skladu s pravom Unije.

Spremembe člena 20 (Odbor strokovnjakov za tehnična vprašanja) se podprejo, saj so nujne za posodobitev Enotnih pravil APTU in Enotnih pravil ATMF, da ostanejo skladna s pravom Unije.

Druge spremembe: stališče Unije ni potrebno, saj se te spremembe nanašajo na financiranje organizacije ali revizijo ali vključujejo administrativne spremembe v zvezi z delovnim programom, letnim poročilom in seznami prog ali storitev, ki ne vplivajo na pravo Unije.

Točka 5. Delna revizija Dodatka B (CIM)

Dokumenti: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: Unije za člena 6 in 6a, države članice za druge člene.

www.parlament.gv.at

Priporočeno usklajeno stališče:

Spremembe člena 6 in člen 6a se nanašajo na pravo Unije zaradi uporabe tovornega lista in spremnih dokumentov za carinske, sanitarne in fitosanitarne (SPS) postopke. Unija se strinja z namero OTIF glede prednostne uporabe tovornih listov v elektronski obliki. Trenutno lahko sprejetje teh sprememb povzroči nepredvidene posledice. Sedanji poenostavljeni postopek za carinski tranzit po železnici je mogoč samo s papirnatimi dokumenti. Če se železnice odločijo za elektronski tovorni list, morajo uporabiti standardni tranzitni postopek in nov informacijsko podprti tranzitni sistem (NCTS).
Komisija je začela s pripravljalnim delom za delovno skupino, ki bo razpravljala o uporabi elektronskih prometnih dokumentov za tranzit v okviru Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta[1]. Ta delovna skupina se bo prvič sestala 4. in 5. junija 2014. Unija se strinja tudi z namero, da se spremni dokumenti zagotovijo v elektronski obliki. V sedanjem pravu Unije pa ni nobene pravne podlage, da se dokumenti (npr. skupni vstopni veterinarski dokument, skupni vstopni dokument), ki spremljajo blago, zajeto v SPS, zagotovijo v elektronski obliki, zato jih je treba zagotoviti v papirnati obliki.
Komisija je pripravila osnutek uredbe, ki obravnava elektronske dokumente in o katerem trenutno razpravljata Evropski Parlament in Svet. Navedena uredba (uredba o uradnem nadzoru) bo predvidoma sprejeta konec leta 2015/v začetku leta 2016, vendar bo za njeno izvrševanje obstajalo prehodno obdobje.

[1] Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

www.parlament.gv.at

Unija zato predlaga, da se na tem zasedanju Revizijskega odbora o teh zadevah ne sprejme nobene odločitve in da OTIF na tem področju še naprej sodeluje z Unijo, da se dobro pripravi rešitev za prihodnjo revizijo dodatka CIM, ki bi bila v najboljšem primeru časovno usklajena z Uredbo (EU) št. 952/2013 in njenimi izvedbenimi določbami, ki morajo začeti veljati 1. maja 2016. Določeni elektronski postopki se lahko uvedejo prehodno med letoma 2016 in 2020 v skladu s členom 278 Uredbe (EU) št. 952/2013.

Druge spremembe: stališče Unije ni potrebno, saj te določbe ne vplivajo na pravo Unije.

Točka 6. Elektronski dokumenti za prevoz nevarnega blaga – informacije o delu strokovnega odbora RID

Dokument: CR 25/6.

Pristojnost: Unija.

Uveljavljanje glasovalne pravice: ne zadeva.

Priporočeno usklajeno stališče: seznanitev z informacijami.

Točka 7. Delna revizija Dodatka D (CUV)

Dokumenti: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: Unija.

Priporočeno stališče Unije: Spremembe členov 2 in 9 se podprejo, saj pojasnjujejo vlogo imetnika in subjekta, odgovornega za vzdrževanje, v skladu s pravom Unije (Direktiva 2008/110/ES Evropskega parlamenta in Sveta[1]). V zvezi s predlagano spremembo člena 7, ki jo je predložila Francija glede odgovornosti osebe, ki je zagotovila vagon za uporabo kot prevozno sredstvo, v primeru škode zaradi napake na vagonu, pa je potrebna dodatna analiza znotraj Unije, preden se v okviru OTIF sprejme odločitev. Unija zato te spremembe predloga ne more podpreti na tem zasedanju Revizijskega odbora in predlaga, da se sprejem odločitve preloži do naslednjega zasedanja generalne skupščine, da bi se lahko to vprašanje dodatno analiziralo. V zvezi s predlogom Nemčije za nov člen 1a, ki je bil OTIF predstavljen med usklajevanjem Unije, Unija zavzema enako stališče, to je da se odločitev preloži do naslednjega zasedanja generalne skupščine, da bi se lahko to vprašanje dodatno analiziralo.

[1] Direktiva 2008/110/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2008 o spremembah Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnicah) (UL L 345, 23.12.2008, str. 62).

www.parlament.gv.at

Dodatno priporočeno stališče Unije: V dokumentu CR 25/7 ADD 1 se na koncu odstavka 8a na strani 6 doda naslednje besedilo: „The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.“

Točka 8. Revizija Dodatka G (ATMF)

Dokumenti: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Pristojnost: Unija.

Uveljavljanje glasovalne pravice: Unija.

Priporočeno usklajeno stališče:

(1) Dokument CR 25/8 – revizija Dodatka G (ATMF)

Glasuje se za ob upoštevanju naslednjih pripomb:

– v členu 3a(3) se doda naslednji stavek:

„When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.“

Unija lahko sprejme naslednja alternativna predloga:

„For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.“

www.parlament.gv.at

ali

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.“;

– na koncu člena 4(1) se [za točko (b)] doda stavek :

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.“

– v členu 5(5) se sklicevanje „*Article 2 w1)*“ nadomesti s sklicevanjem „*Article 2 wa(1)*“;

– v členu 19 se člen 19(2) in (2a) združita, tako da se odstavek (2a) črta, odstavek (2) pa nadomesti z naslednjim spremenjenim besedilom:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.“

www.parlament.gv.at

(2) Dokument 25/8 Add: Obrazložitveni dokument za revizijo Dodatka G (ATMF)

– Splošne utemeljitve (na koncu strani 2): stavek se spremeni na naslednji način: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.“;

– v točki (t) člena 2 se doda nov odstavek: „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.“;

– v točki (b) člena 4(1) se doda modul SH1, saj certifikat o tipu zasnove, izdan v fazi zasnove tega modula, prav tako omogoča uporabo opisanega postopka. Nov stavek bi se glasil:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.“;

www.parlament.gv.at

– v členu 7(1a) se razlaga te določbe uskladi z določbo zakonodaje Unije (členom 8(7) Priporočila Komisije 2011/217/EU[1]), tako da se doda stavek:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.“

(3) Izid pregleda nemške različice revizije Dodatka G (ATMF):

– Točka (ab) člena 2 se uskladi z opredelitvijo akreditacije iz člena 2(10) Uredbe (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta[2]:

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.“

[1] Priporočilo Komisije 2011/217/EU z dne 29. marca 2011 o dovoljenju za začetek obratovanja strukturnih podsistemov in vozil v skladu z Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 95, 8.4.2011, str. 1).

[2] Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

www.parlament.gv.at

– V členu 5(2) se “assessing entities” prevede kot “Bewertungsstelle”. V skladu z ETV GEN-E se “the assessing entity” prevede kot “Prüforgan”. V Uniji se izraz “Bewertungsstelle” uporablja zlasti za organe za ocenjevanje v skladu s skupno varnostno metodo za ocenjevanje tveganja (CSM RA). Zato bi bil lahko izraz v okviru OTIF v skladu s členom 5(2) zavajajoč. V predlogu se mora uporabiti beseda „Prüforgan“ za ATMF. Glej tudi točko (cb) člena 2, člen 5(3) do (7), člen 6(4) ter člen 10(3a), (4) in (6) do (8).

– Člen 5(4) se spremeni: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.“

– V členu 10(8) se črtajo oklepaji.

– V členu 5(3) se za besedo „Voraussetzungen“ beseda „erfüllen“ nadomesti z besedo „erfüllt“.

– V točki (b) člena 11(3) bi se morala beseda „Identifizierungscode(se)“ nadomestiti z besedo „Identifizierungscode(s)“.

– V drugem stavku člena 15(1) se črta beseda „nicht“.

– V drugem stavku člena 15a(1) se za besedo „entsprechen“ vstavi pika in tretji stavek se začne z besedilom „Es hat insbesondere:“.

www.parlament.gv.at

(4) V francoski različici bi se morala opredelitev v točki (n) člena 2 glasiti:

„"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13. “

Točka 9. Delna revizija Dodatka F (APTU)

Dokumenta št.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Pristojnost: Unija.

Uveljavljanje glasovalne pravice: Unija.

Priporočeno usklajeno stališče: podprejo se redakcijske spremembe.

www.parlament.gv.at

Točka 10. Pooblastilo za uskladitev obrazložitvenega poročila

Dokument: CR 25/10.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: države članice.

Priporočeno stališče Unije: se podpre.

Točka 11. Redakcijske spremembe

Dokument: CR 25/11.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: države članice.

Priporočeno usklajeno stališče: se podpre, pri čemer se doda naslednja nova druga alinea:

„- to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification“.

Točka 12. Delna revizija Dodatka E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: Unija.

Priporočeno usklajeno stališče: spremembe se zavrnejo. Te spremembe, ki jih predlaga CIT, vključujejo razširitev področja uporabe CUI na domače prevoze, uvedbo pogodbeno zavezujočih splošnih pravil in pogojev ter razširitev odgovornosti, ki jo ima upravljavec infrastrukture za škodo. Zaslužijo si sicer lahko dodatno razpravo, toda ker o njih ni bilo razprave na nobenem notranjem forumu OTIF pred zasedanjem Revizijskega odbora, njihovega učinka ni bilo mogoče dovolj podrobno oceniti. Zdi se, da je prenagljeno spremeniti CUI (ki je trenutno usklajena s pravom Unije) na tem zasedanju Revizijskega odbora brez ustrezne priprave.

Točka 13. Poslovnik delovnih skupin Revizijskega odbora v zvezi z dodatki A, B, D in E

Dokument: CR 25/13.

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: države članice.

Priporočeno usklajeno stališče: ga ni.

www.parlament.gv.at

Točka 14. Informacije o delu v prihodnosti

Dokument: CR 25/14 (še ni na voljo).

Pristojnost: deljena.

Uveljavljanje glasovalne pravice: ne zadeva.

Priporočeno usklajeno stališče: se določi na kraju samem.".

LIITE

OIKAISU

ehdotukseen neuvoston päätökseksi OTIFin uudelleentarkastelukomitean 25. kokouksessa esitettävästä unionin kannasta tiettyihin kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF) ja sen lisäyksiin tehtäviin muutoksiin

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Oikaistaan päätös seuraavasti:

"**NEUVOSTON PÄÄTÖS,**

annettu …,

OTIFin uudelleentarkastelukomitean 25. kokouksessa Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta tiettyihin kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF) ja sen lisäyksiin tehtäviin muutoksiin

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

www.parlament.gv.at

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Unioni on liittynyt 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen, sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, jäljempänä 'COTIF-yleissopimus', neuvoston päätöksen 2013/103/EU[1] mukaisesti.

(2) Kaikki jäsenvaltiot Kyprosta ja Maltaa lukuun ottamatta soveltavat COTIF-yleissopimusta.

(3) COTIF-yleissopimuksen 13 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti perustetun uudelleentarkastelukomitean on määrä päättää 25 ja 27 päivän kesäkuuta 2014 välisenä aikana järjestettävässä 25. kokouksessaan tietyistä muutoksista, joita on tarkoitus tehdä COTIF-yleissopimukseen ja tiettyihin sen lisäyksiin, nimittäin lisäykseen B (Yhtenäiset määräykset tavaran kansainvälisistä rautatiekuljetuksista koskevasta sopimuksesta – CIM), lisäykseen D (Vaunujen käyttöä kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevia sopimuksia koskevat yhtenäiset määräykset – CUV), lisäykseen E (Yhtenäiset määräykset sopimuksesta infrastruktuurin käytöstä kansainvälisessä rautatieliikenteessä – CUI), lisäykseen F (Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisten normien vahvistamisesta ja yhtenäisten teknisten määräysten hyväksymisestä – APTU) ja lisäykseen G (Yhtenäiset määräykset kansainvälisessä liikenteessä käytettäväksi tarkoitetun rautatiekaluston teknisestä hyväksymisestä – ATMF).

[1] Neuvoston päätös 2013/103/EU, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2011, Euroopan unionin liittymistä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, koskevan Euroopan unionin ja Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön välisen sopimuksen allekirjoittamisesta ja tekemisestä (EUVL L 51, 23.2.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

(4) COTIF-yleissopimuksen muutosten tavoitteena on päivittää teknisten asiantuntijoiden komitean tehtävät ja viittaus 'haltijan' määritelmään, joka on unionin lainsäädännön mukainen, ja muuttaa eräitä Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) rahoitusta, tilintarkastusta ja raportointia koskevia sääntöjä sekä tehdä vähäisiä hallinnollisia muutoksia.

(5) Lisäyksen B (CIM) muutosten tarkoituksena on antaa etusija sähköiselle rahtikirjalle ja sen liitteenä oleville asiakirjoille sekä selkiyttää joitakin kuljetussopimuksen määräyksiä.

(6) OTIFin pääsihteerin lisäykseen D (CUV) esittämien muutosten tavoitteena on selventää haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön asemaa vaunujen käyttöä kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevissa sopimuksissa. Ranska on tehnyt erillisen ehdotuksen vahinkovastuusta vaunujen aiheuttamissa vahingoissa. Saksa on tehnyt erillisen ehdotuksen CUV:n yhtenäisten määräysten soveltamisalasta.

(7) Lisäyksen G (ATMF) muutoksilla pyritään päivittämään kansainvälisessä liikenteessä käytettävän rautatiekaluston teknistä hyväksyttävyyttä koskevat määräykset selkiyttämällä kyseisessä lisäyksessä määritellyn sopimusvaltion, toimivaltaisen viranomaisen ja arvioivan yksikön toimia ja niiden välisiä suhteita sekä yhdenmukaistamalla termit unionin lainsäädännön mukaisiksi.

www.parlament.gv.at

(8) Lisäyksen F (APTU) muutosten tavoitteena on säilyttää johdonmukaisuus tarkistetun lisäyksen G (ATMF) kanssa.

(9) Kansainvälisen rautatieliikennekomitean (CIT) lisäykseen E (CUI) ehdottamien muutosten tavoitteena on laajentaa yhtenäiset määräykset infrastruktuurin käyttöä koskevasta sopimuksesta koskemaan kotimaan rautatieliikennettä, luoda oikeusperusta rautatieinfrastruktuurin käytön yleisille ehdoille ja laajentaa rataverkon haltijan vastuu koskemaan infrastruktuurista johtuvia vahinkoja tai menetyksiä.

(10) OTIFin pääsihteeri ehdottaa myös toimituksellisia muutoksia, joilla korvataan ilmaisu "Euroopan yhteisöt" ilmaisulla "Euroopan unioni" kaikkialla Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF) ja sen liitteissä.

(11) Useimmat ehdotetuista muutoksista ovat unionin lainsäädännön ja strategisten tavoitteiden mukaisia, ja unionin olisi siksi tuettava niitä. Joillakin muutoksilla ei ole vaikutusta unionin lainsäädäntöön eikä niitä koskevaa kantaa sen vuoksi tarvitse vahvistaa unionin tasolla. Lisäksi joistain muutoksista on vielä käytävä lisäkeskusteluja unionissa, ja ne olisi sen vuoksi jätettävä hyväksymättä tässä uudelleentarkastelukomitean kokouksessa; jos viimeksi mainitut muutokset hyväksytään ilman unionin kannalta hyväksyttäviä muutoksia, unionin pitäisi esittää vastalause COTIF-yleissopimuksen 35 artiklan 4 kohdassa vahvistettua menettelyä noudattaen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

www.parlament.gv.at

1 artikla

1. Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen puitteissa toimivan uudelleentarkastelukomitean 25. kokouksessa unionin puolesta esitettävä kanta on tämän päätöksen liitteen mukainen.

2. Unionin edustajat uudelleentarkastelukomiteassa voivat sopia tämän päätöksen liitteessä mainittuihin asiakirjoihin tehtävistä vähäisistä muutoksista ilman neuvoston uutta päätöstä.

2 artikla

Kun uudelleentarkastelukomitean päätös on annettu, se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

3 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

www.parlament.gv.at

LIITE

1. Johdanto

OTIFin pääsihteeri järjestää vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksen uudelleentarkastelukomitean 25. kokouksen Bernissä 25–27 päivänä kesäkuuta 2014.

2. Viiteasiakirjat

Esityslistan kohtia koskevat asiakirjat on toimitettu OTIFin jäsenvaltioille, ja ne ovat saatavilla OTIFin verkkosivuilla seuraavassa osoitteessa: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html

3. Kutakin esityslistan kohtaa koskevat huomautukset

Kohta 1: Kokouksen avaus ja päätösvaltaisuus

Asiakirja: ei ole.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: ei sovelleta.

www.parlament.gv.at

Suositeltu yhteensovitettu kanta: ei ole.

Uudelleentarkastelukomitea on päätösvaltainen, kun enemmistö OTIFin jäsenvaltioista, joilla on oikeus äänestää, ovat edustettuina äänestyshetkellä. COTIF-yleissopimuksen 13 artiklan 3 kohdassa kuitenkin säädetään, ettei niillä OTIFin jäsenvaltioilla, jotka ovat antaneet julistuksen yhden tai useamman lisäyksen soveltamatta jättämisestä, ole oikeutta äänestää muutoksista, jotka koskevat kyseistä lisäystä.

Seuraavat OTIFin jäsenvaltiot eivät ole peruneet julistuksiaan tiettyjen lisäysten soveltamatta jättämisestä:

Pakistan, Venäjä (yhtenäiset määräykset sopimuksesta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV), vaarallisten aineiden kansainväliset rautatiekuljetukset (RID), CUV, CUI, APTU ja ATMF), Georgia (CUV, CUI, APTU ja ATMF), Tšekki, Norja, Slovakia, Yhdistynyt kuningaskunta (CUI, APTU ja ATMF), Ranska (ATMF).

Kun keskustellaan asianomaisten lisäysten muutoksista, OTIFin aktiivijäsenten määrästä (46) on vähennettävä niiden OTIFin jäsenvaltioiden lukumäärä, jotka ovat antaneet julistuksen käsiteltävän lisäyksen soveltamatta jättämisestä, kyseistä lisäystä koskevan äänestyksen päätösvaltaisuuden vahvistamiseksi.

Jos asia kuuluu unionin toimivaltaan, unioni voi äänestää sen kaikkien äänioikeutettujen jäsenten puolesta riippumatta siitä, ovatko kyseiset jäsenet fyysisesti läsnä äänestyshetkellä; päätösvaltaisuus voi näin ollen vaihdella sen mukaan, edustaako unioni jäsenvaltioitaan vai äänestävätkö unionin jäsenvaltiot itse.

www.parlament.gv.at

Kohta 2: Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan valitseminen

Asiakirja: ei ole.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: jäsenvaltiot.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: ei ole.

Kohta 3: Esityslistan hyväksyminen

Asiakirja: CR 25/3.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: jäsenvaltiot.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: ei ole.

Kohta 4: COTIF-yleissopimuksen osittainen tarkistaminen – perussopimus

Asiakirjat: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: jäsenvaltiot.

www.parlament.gv.at

Suositeltu yhteensovitettu kanta:

Kannatetaan 3 artiklan (kansainvälinen yhteistyö) muutoksia (toimituksellinen muutos, jolla korvataan viittaus "Euroopan yhteisöihin" viittauksella "Euroopan unioniin").

Kannatetaan 12 artiklan muutoksia (tuomioiden täytäntöönpano). Lisäys on kannatettava, koska sillä muutetaan määritelmä "haltija" unionin lainsäädännön mukaiseksi.

Kannatetaan 20 artiklan (teknisten asiantuntijoiden komitea) muutoksia, koska ne ovat tarpeen APTU:n yhtenäisten määräysten ja ATMF:n yhtenäisten määräysten päivittämiseksi, jotta ne olisivat yhdenmukaisia unionin lainsäädännön kanssa.

Muut muutokset: unionin kantaa ei tarvitse vahvistaa, koska nämä muutokset liittyvät järjestön rahoitukseen tai tilintarkastukseen taikka ne koskevat sellaisia työohjelmaan, vuosikertomukseen ja toimintalinjojen tai palvelujen luettelojen hallinnollisia muutoksia, joilla ei ole vaikutusta unionin lainsäädäntöön.

Kohta 5: Lisäyksen B (CIM) osittainen tarkistaminen

Asiakirjat: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: unioni, kun kyseessä 6 ja 6 a artikla, jäsenvaltiot muiden artiklojen osalta.

www.parlament.gv.at

Suositeltu yhteensovitettu kanta:

6 artikla ja 6 a artikla liittyvät unionin lainsäädäntöön, koska rahtikirjaa ja sen liitteenä olevia asiakirjoja käytetään tulli- sekä terveys- ja kasvinsuojelumenettelyissä. Unioni kannattaa OTIFin aietta asettaa etusijalle sähköiset rahtikirjat. Tällaisenaan nämä muutokset voivat kuitenkin johtaa tahattomiin seurauksiin. Nykyinen yksinkertaistettu menettely rautateitse tapahtuvassa passituksessa on mahdollista ainoastaan paperiasiakirjoja käytettäessä. Jos rautatiet siis valitsevat sähköisen rahtikirjan, niiden on käytettävä tavanomaista passitusmenettelyä ja uutta tietokoneavusteista passitusjärjestelmää (NCTS – New Computerised Transit System).
Komissio on valmistelemassa työryhmää, joka pohtii sähköisten kuljetusasiakirjojen käyttöä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013[1] mukaisessa passituksessa. Työryhmän perustamiskokous pidettiin 4–5 päivänä kesäkuuta 2014. Unioni kannattaa myös aietta rahtikirjaan liittyvien asiakirjojen sähköistämisestä. Nykyisessä unionin lainsäädännössä ei kuitenkaan ole oikeusperustaa terveys- ja kasvinsuojelumenettelyihin liittyvien asiakirjojen (esim. yhteinen eläinlääkinnällinen tuloasiakirja ja yhteinen tuloasiakirja) toimittamiselle sähköisesti, ja ne on tämän vuoksi toimitettava paperilla. Komissio on laatinut asetusluonnoksen, joka kattaa sähköisen sertifioinnin, ja luonnos on parhaillaan Euroopan parlamentin ja neuvoston käsittelyssä. Kyseinen asetus (virallista valvontaa koskeva asetus) on tarkoitus hyväksyä loppuvuodesta 2015 tai alkuvuodesta 2016 niin, että sen täytäntöönpanolle on siirtymäkausi.

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

Tämän vuoksi unioni ehdottaa, ettei näistä seikoista päätettäisi tässä uudelleentarkastelukomitean kokouksessa vaan että OTIF jatkaa yhteistyötä unionin kanssa tässä asiassa, jotta saamme hyvin valmistellun ratkaisun CIM:n myöhempään tarkistukseen, joka olisi mieluiten sovitettava yhteen asetuksen (EU) N:o 952/2013 ja sen soveltamissäännösten kanssa: niiden on määrä tulla voimaan 1 päivästä toukokuuta 2016. Tiettyjä sähköisiä menettelyjä voidaan ottaa käyttöön asteittain vuodesta 2016 vuoteen 2020 asetuksen (EU) N:o 952/2013 278 artiklan mukaisesti.

Muut muutokset: unionin kantaa ei ole tarpeen vahvistaa, koska ne eivät vaikuta unionin lainsäädäntöön.

Kohta 6: Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät sähköiset asiakirjat – tietoja RID-asiantuntijakomitean työstä

Asiakirja: CR 25/6.

Toimivalta: unioni.

Äänioikeudet: ei sovelleta.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: panna tiedot merkille.

www.parlament.gv.at

Kohta 7: Lisäyksen D (CUV) osittainen tarkistaminen

Asiakirjat: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: unioni.

Suositeltu unionin kanta: kannatetaan 2 ja 9 artiklan muutoksia, koska niillä selkiytetään haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön tehtäviä unionin lainsäädännön mukaisesti (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY[1]). Ranskan 7 artiklaan esittämää tarkistusta, joka koskee vaunun kuljetusvälineeksi antaman henkilön vastuuta silloin, kun vahinko johtuu vaunun viasta, on kuitenkin tarpeen analysoida tarkemmin unionissa ennen päätöksen tekemistä OTIFissa. Tästä syystä unioni ei voi kannattaa tätä muutosehdotusta uudelleentarkastelukomiteassa, ja se ehdottaa päätöksen lykkäämistä seuraavaan yleiskokoukseen asian arvioimiseksi tarkemmin. Unioni omaksuu saman kannan, eli päätöksen lykkääminen seuraavaan yleiskokoukseen asti asian arvioimiseksi tarkemmin, uutta 1 a artiklaa koskevaan Saksan ehdotukseen, joka esitettiin OTIFille unionin koordinoinnin aikana.

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 2008, yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin 2004/49/EY (rautatieturvallisuusdirektiivi) muuttamisesta (EUVL L 345, 23.12.2008, s. 62).

www.parlament.gv.at

Ylimääräinen suositeltu unionin kanta: Lisätään asiakirjan CR 25/7 ADD 1 sivulla 6 olevan 8 a kohdan loppuun virke seuraavasti: "The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles."

Kohta 8: Lisäyksen G (ATMF) tarkistus

Asiakirjat: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Toimivalta: unioni.

Äänioikeudet: unioni.

Suositeltu yhteensovitettu kanta:

1) Viiteasiakirja CR 25/8, lisäyksen G (ATMF) tarkistus:

äänestetään puolesta seuraavin huomautuksin:

– lisätään 3 a artiklan 3 kohtaan virke seuraavasti:

"When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

Unioni voi mahdollisesti hyväksyä seuraavat vaihtoehdot:

"For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules."

www.parlament.gv.at

tai

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned."

– 4 artiklan 1 kohta: lisätään loppuun [b alakohdan jälkeen] virke seuraavasti:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time."

– 5 artiklan 5 kohta: Oikaistaan viittaus; korvataan ilmaus "*Article 2w1)*" ilmauksella "*Article 2wa(1)*".

– 19 artikla: Yhdistetään 19 artiklan 2 ja 2 a kohta poistamalla 2 a kohta ja korvaamalla 2 kohta muutetulla tekstillä seuraavasti:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation."

www.parlament.gv.at

2) 25/8 Add. 1. Perusteluasiakirja lisäyksen G (ATMF) tarkistukselle

– Yleiset perustelut (sivun 2 lopussa): muutetaan virke seuraavasti: "The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document."

– 2 artiklan t alakohta: lisätään uusi kappale: "When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking."

– 4 artiklan 1 kohdan b alakohta: lisätään moduuli SH1, koska tämän moduulin suunnitteluvaiheessa annettava suunnittelutyyppitodistus mahdollistaa myös kuvatun menettelyn käytön. Uusi virke olisi seuraava:

"According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate."

www.parlament.gv.at

– 7 artiklan 1 a kohta: tämän säännöksen tulkinnan mukauttamiseksi unionin tulkintaan (komission suosituksen 2011/217/EU[1] 8 artiklan 7 kohta) lisätään virke seuraavasti:

"Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process."

3) Lisäyksen G (ATMF) tarkistuksen saksankielisen version tarkastuksen tulos:

– 2 artiklan a b alakohta: mukautetaan akkreditoinnin määritelmä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 765/2008[2] 2 artiklan 10 kohdan sanamuotoon

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Komission suositus 2011/217/EU, annettu 29 päivänä maaliskuuta 2011, rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY mukaisesta käyttöönottoluvasta (EUVL L 95, 8.4.2011, s. 1).

[2] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 765/2008, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30).

www.parlament.gv.at

– 5 artiklan 2 kohta: "assessing entities" on käännetty termillä "Bewertungsstelle". ETV GEN-E:n mukaan "the assessing entity" käännetään termillä "Prüforgan". Unionissa termiä "Bewertungsstelle" käytetään erityisesti riskinarviointia koskevien yhteisten turvallisuusmenetelmien (CSM RA) mukaisista arviointilaitoksista. Näin ollen 5 artiklan 2 kohdan mukainen OTIFin termi voisi olla harhaanjohtava. Ehdotuksessa on ATMF:n osalta käytettävä sanaa "Prüforgan". Ks. myös 2 artiklan c b alakohta, 5 artiklan 3-7 kohta, 6 artiklan 4 kohta, 10 artiklan 3 a, 4 ja 6–8 kohta.

– Muutetaan 5 artiklan 4 kohdan sanamuoto seuraavasti: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– 10 artiklan 8 kohta: poistetaan sulkeet.

– 5 artiklan 3 kohta: korvataan sanan "Voraussetzungen" jälkeen oleva sana "erfüllen" sanalla "erfüllt".

– 11 artiklan 3 kohdan b alakohta: korvataan sana "Identifizierungscode(se)" sanalla "Identifizierungscode(s)".

– 15 artiklan 1 kohdan toinen virke: poistetaan sana "nicht".

– 15 artiklan 1 kohdan toinen virke: lisätään piste sanan "entsprechen" jälkeen ja aloitetaan kolmas virke seuraavasti: "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

4) Ranskankielisen version 2 artiklan n alakohdan määritelmän olisi oltava seuraava:

" "détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13."

Kohta 9: Lisäyksen F (APTU) osittainen tarkistaminen

Asiakirjat: Viite: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Toimivalta: unioni.

Äänioikeudet: unioni.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: toimitukselliset muutokset kannatettavia.

www.parlament.gv.at

Kohta 10: Valtuutus selitysmuistion konsolidoimiseen

Asiakirja: CR 25/10.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: jäsenvaltiot.

Suositeltu unionin kanta: kannatetaan.

Kohta 11: Toimitukselliset muutokset

Asiakirja: CR 25/11.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: jäsenvaltiot.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: kannatetaan lisäämällä uusi toinen luetelmakohta seuraavasti:

"– to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification".

Kohta 12: Lisäyksen E (CUI) osittainen tarkistaminen

Asiakirja: CR 25/12.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: unioni.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: muutokset hylättävä. Näihin CIT:stä juontuviin muutoksiin kuuluu CUI:n soveltamisalan laajentaminen kotimaan liikenteeseen, sopimuksellisesti sitovien yleisten ehtojen käyttöönotto ja infrastruktuurin haltijan vahinkovastuun laajentaminen. Niitä voi olla aiheellista pohtia tarkemmin, mutta koska niistä ei ole keskusteltu millään OTIFin sisäisellä foorumilla ennen uudelleentarkastelukomiteaa, niiden vaikutuksia ei voitu arvioitu riittävän yksityiskohtaisesti. CUI:n (joka on tällä hetkellä unionin lainsäädännön mukainen) muuttaminen vaikuttaa ennenaikaiselta tässä uudelleentarkastelukomitean kokouksessa ilman asianmukaista valmistelua.

Kohta 13: Uudelleentarkastelukomitean työryhmien työjärjestyksen tarkistus lisäyksien A, B, D ja E osalta

Asiakirja: CR 25/13.

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: jäsenvaltiot.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: ei ole.

www.parlament.gv.at

Kohta 14: Tulevaa työtä koskevat tiedot

Asiakirja: CR 25/14 (ei vielä saatavilla).

Toimivalta: jaettu.

Äänioikeudet: ei sovelleta.

Suositeltu yhteensovitettu kanta: päätetään kokouksessa.".

www.parlament.gv.at

BILAGA

RÄTTELSE

till förslag till rådets beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas av unionen vid det 25:e mötet i Otifs översynskommitté när det gäller vissa ändringar av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) och dess bihang

(10952/2/14 REV 2, 19.6.2014)

Beslutet ska ha följande lydelse:

"RÅDETS BESLUT

av den

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 25:e mötet i Otifs översynskommitté när det 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

www.parlament.gv.at

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/EU[1].

(2) Alla medlemsstater, med undantag för Cypern och Malta, tillämpar Cotif-fördraget.

(3) Översynskommittén som inrättats i enlighet med artikel 13.1 c i Cotif-fördraget förväntas vid sitt 25:e möte, som ska äga rum den 25–27 juni 2014, besluta om vissa ändringar av Cotif-fördraget och vissa av dess bihang, nämligen bihangen B (Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)), D (Enhetliga regler för användningsavtal för fordon i internationell järnvägstrafik (CUV)), 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)).

[1] 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).

www.parlament.gv.at

(4) Ändringarna av Cotif-fördraget syftar till att uppdatera arbetsuppgifterna för kommittén för tekniska experter och definitionen av *innehavare,* i överensstämmelse med unionsrätten, och att ändra vissa regler om finansieringen av Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif), dess revision och rapportering, samt att införa mindre administrativa ändringar.

(5) Ändringarna av bihang B (CIM) syftar till att ge företräde till fraktsedlar och deras medföljande dokument i elektronisk form och att förtydliga vissa bestämmelser i avtal om godstransport.

(6) Ändringarna av bihang D (CUV) som läggs fram av generalsekreteraren i Otif syftar till att förtydliga rollerna för innehavaren och den enhet som ansvarar för underhåll i användningsavtal för fordon i internationell järnvägstrafik. Frankrike har lagt fram ett separat förslag om ansvar för skador som orsakats av ett fordon. Tyskland har lagt fram ett separat förslag om tillämpningsområdet för CUV:s enhetliga regler.

(7) Ändringarna av bihang G (ATMF) syftar till att uppdatera bestämmelserna för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik, och därmed förtydliga funktionerna hos och förbindelserna mellan den avtalsslutande staten enligt definitionen i det bihanget, den behöriga myndigheten och den enhet som utför bedömningen, samt även att harmonisera termer i överensstämmelse med unionsrätten.

www.parlament.gv.at

(8) Ändringarna av bihang F (APTU) syftar till att upprätthålla överensstämmelsen med det ändrade bihang G (ATMF).

(9) Ändringarna av bihang E (CUI) som föreslås av Internationella järnvägstransportkommittén (CIT, *Comité international des transports ferroviaires*) syftar till att utvidga tillämpningsområdet för de enhetliga regler som rör avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes järnvägstransport, att skapa en rättslig grund för allmänna villkor för användning av järnvägsinfrastruktur och att utvidga infrastrukturförvaltarens ansvar för skador eller förluster som orsakas av infrastrukturen.

(10) Otifs generalsekreterare har också föreslagit redaktionella ändringar så att "Europeiska gemenskaperna" ersätts med "Europeiska unionen" i hela Cotif-fördraget och dess bihang.

(11) De flesta av de föreslagna ändringarna överensstämmer med unionsrätten och unionens strategiska mål, och bör därför stödjas av unionen. Vissa ändringar har ingen inverkan på unionsrätten och behöver inte någon enad ståndpunkt på unionsnivå. Slutligen behöver vissa ändringar diskuteras mer inom unionen, och de bör avvisas vid detta möte i översynskommittén. Om de senare ändringarna godkänns utan justeringar som är godtagbara för unionen, bör unionen sammanställa en invändning enligt det förfarande som fastställs i artikel 35.4 i Cotif-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

www.parlament.gv.at

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 25:e mötet i den översynskommitté som inrättats genom fördraget om internationell järnvägstrafik ska vara i enlighet med bilagan till detta beslut.

2. Mindre ändringar av de dokument som anges i bilagan till detta beslut får godkännas av unionens företrädare i översynskommittén utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 2

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

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

www.parlament.gv.at

BILAGA

1. Inledning

Otifs generalsekreterare har sammankallat det 25:e mötet i översynskommittén för Cotif-fördraget i Bern den 25–27 juni 2014.

2. Referensdokument

Dokument som rör punkter på dagordningen har skickats till Otifs medlemsstater och finns tillgängliga på Otifs webbplats: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html

3. Kommentarer om respektive punkt på dagordningen

Punkt 1. Öppnande av mötet och fastställande av beslutsmässighet

Dokument: Inga.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Ej tillämpligt.

www.parlament.gv.at

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Ingen.

Översynskommittén är beslutsmässig när majoriteten av de medlemsstater i Otif som har rösträtt är representerade där vid tidpunkten för omröstningen. I artikel 13.3 i Otif-fördraget anges dock att medlemsstater i Otif som har lämnat en deklaration avseende icke-tillämpning av ett eller flera bihang inte har rösträtt om ändringar av dessa bihang.

Följande medlemsstater i Otif har inte dragit tillbaka sina deklarationer avseende icke-tillämpning av vissa bihang:

Pakistan, Ryssland (berör enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV), reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), CUV, CUI, APTU och ATMF), Georgien (berör CUV, CUI, APTU och ATMF), Tjeckien, Norge, Slovakien, Storbritannien (berör CUI, APTU och ATMF), Frankrike (berör ATMF).

Vid diskussioner om ändringar av berörda bihang måste antalet medlemsstater i Otif som har gjort en deklaration avseende icke-tillämpning av det aktuella bihanget dras av från antalet aktiva medlemmar i Otif (46) för att fastställa beslutsmässigheten vid omröstningen om det aktuella bihanget.

I fråga om unionens behörighet kan unionen rösta för alla sina medlemmar som har rösträtt, oavsett om dessa medlemmar är fysiskt närvarande vid omröstningen. Beslutsmässigheten kan därför vara olika när unionen företräder sina medlemsstater och när unionens medlemsstater röstar för sig själva.

www.parlament.gv.at

Punkt 2. Val av ordförande och vice ordförande

Dokument: Inga.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Medlemsstaterna.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Ingen.

Punkt 3. Godkännande av dagordningen

Dokument: CR 25/3.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Medlemsstaterna.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Ingen.

Punkt 4. Partiell översyn av Cotif – Grundfördraget

Dokument: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Medlemsstaterna.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt:

Ändringar av artikel 3 (internationellt samarbete) ska stödjas (redaktionell ändring för att ersätta hänvisningen till "Europeiska gemenskaperna" med en hänvisning till "Europeiska unionen").

Ändringar av artikel 12 (verkställande av domar, bilaga) ska stödjas eftersom de innebär att definitionen av *innehavare* anpassas till unionsrätten.

Ändringar av artikel 20 (kommittén för tekniska experter) ska stödjas eftersom de är nödvändiga för att uppdatera de enhetliga reglerna i APTU och ATMF så att de upprätthålls i överensstämmelse med unionsrätten.

Övriga ändringar: Ingen unionsståndpunkt behövs eftersom dessa ändringar gäller organisationens finansiering och revision, eller administrativa ändringar av arbetsprogrammet, den årliga rapporten och förteckningarna över linjer eller tjänster, och inte påverkar unionsrätten.

Punkt 5. Partiell översyn av bihang B (CIM)

Dokument: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Unionen för artikel 6 och 6a, medlemsstaterna för övriga artiklar.

www.parlament.gv.at

Rekommenderad samordnad ståndpunkt:

Ändringar av artikel 6 och artikel 6a rör unionsrätten eftersom fraktsedeln och dess medföljande dokument används vid förfaranden i samband med tullkontroller och sanitära och fytosanitära (SPS, *Sanitary and Phytosanitary Measures*) åtgärder. Unionen instämmer i Otifs avsikt att prioritera fraktsedlar i elektronisk form. För närvarande kan dock ett antagande av dessa ändringar få oavsiktliga effekter. Det nuvarande förenklade förfarandet för tulltransitering på järnväg är möjligt endast med pappersdokument. Om järnvägar väljer den elektroniska fraktsedeln måste de därför använda det normala transiteringsförfarandet och det nya datoriserade transiteringssystemet (NCTS).
Kommissionen har börjat förbereda en arbetsgrupp för att diskutera användningen av elektroniska transportdokument för transitering inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013[1]. Den arbetsgruppen kommer att ha sitt första möte den 4–5 juni 2014. Unionen instämmer också i avsikten att tillhandahålla medföljande dokument i elektronisk form. Enligt den nuvarande unionsrätten finns det dock ingen rättslig grund för att tillhandahålla de dokument (t.ex. den gemensamma veterinärhandlingen vid införsel eller den gemensamma handlingen vid införsel) som måste åtföljа varor som omfattas av SPS-åtgärder, och dessa behöver därför tillhandahållas i pappersform. Kommissionen har utarbetat ett förslag till förordning som ska möjliggöra elektronisk certifiering, och förslaget diskuteras för närvarande i Europaparlamentet och rådet. Man avser att anta den förordningen (förordning om offentlig kontroll) i slutet av 2015 eller början av 2016, men den kommer dock att omfatta en övergångsperiod för dess genomförande.

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1).

www.parlament.gv.at

Därför föreslår unionen att inget beslut bör fattas om dessa punkter vid detta möte i översynskommittén, och att Otif fortsätter samarbeta med unionen i denna fråga för att ha en väl förberedd lösning vid en kommande översyn av CIM, som helst bör synkroniseras med förordning (EU) nr 952/2013 och dess tillämpningsföreskrifter som ska vara i kraft från och med den 1 maj 2016. Vissa elektroniska förfaranden kan införas successivt mellan 2016 och 2020 enligt artikel 278 i förordning (EU) nr 952/2013.

Övriga ändringar: Ingen unionsståndpunkt behövs eftersom dessa bestämmelser inte påverkar unionsrätten.

Punkt 6. Elektroniska dokument rörande transport av farligt gods – information om arbetet i RID:s expertkommitté

Dokument: CR 25/6.

Behörighet: Unionen.

Utövande av rösträtt: Ej tillämpligt.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Ta del av informationen.

www.parlament.gv.at

Punkt 7. Partiell översyn av bihang D (CUV)

Dokument: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Unionen.

Rekommenderad unionsståndpunkt: Ändringar av artikel 2 och 9 ska stödjas eftersom de klargör rollerna för innehavaren och den enhet som ansvarar för underhåll i överensstämmelse med unionsrätten (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG[1]). Den föreslagna ändringen av artikel 7 som Frankrike lämnat in, om skyldigheter för den person som har tillhandahållit ett fordon som transportmedel i fråga om skador som uppkommer till följd av en defekt hos fordonet, behöver dock ytterligare analys inom unionen innan Otif fattar ett beslut. Därför är unionen inte i stånd att stödja detta ändringsförslag vid detta möte i översynskommittén, och föreslår att beslutet skjuts upp till nästa generalförsamling så att frågan kan utvärderas ytterligare. Unionen intar samma ståndpunkt, dvs. att beslutet ska skjutas upp till nästa generalförsamling så att frågan kan utvärderas ytterligare, när det gäller Tysklands förslag till ny artikel 1a, som lades fram för Otif under unionssamordningen.

[1] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG av den 16 december 2008 om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 345, 23.12.2008, s. 62).

www.parlament.gv.at

Ytterligare rekommenderad unionsståndpunkt: I dokument CR 25/7 ADD 1, sidan 6, i slutet av punkt 8a, ska följande text läggas till: "The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles."

Punkt 8. Översyn av bihang G (ATMF)

Dokument: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Behörighet: Unionen.

Utövande av rösträtt: Unionen.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt:

1. Avseende referens CR 25/8: Översyn av bihang G (ATMF)

   Ska röstas igenom med följande kommentarer:

   – Följande mening ska läggas till i artikel 3a.3:

   "When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation."

   Unionen skulle eventuellt kunna godta följande alternativ:

   "For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules."

www.parlament.gv.at

eller

"When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned."

– Artikel 4.1: Följande mening ska läggas till i slutet [efter led b]:

"If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time."

– Artikel 5.5: Referensen ska korrigeras genom att ersätta "*Article 2w1)*" med "*Article 2wa(1)*".

– Artikel 19: Artikel 19.2 och 19.2a ska slås ihop genom att artikel 19.2a utgår och artikel 19.2 ersätts med följande ändrade text:

"These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation."

www.parlament.gv.at

2. Avseende 25/8 Add. 1. Motivering av översyn av bihang G (ATMF)

– Allmän motivering (slutet av s. 2): meningen ska ändras på följande sätt: "The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document."

– Artikel 2 t: följande nya stycke ska läggas till: "When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking."

– Artikel 4.1 b: Modul SH1 ska läggas till, eftersom det utfärdade typcertifikatet för konstruktion under denna moduls konstruktionsfas också gör det möjligt att använda det beskrivna förfarandet. Den nya meningen skulle få följande lydelse:

"According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate."

www.parlament.gv.at

– Artikel 7.1a: följande mening ska läggas till så att tolkningen av denna bestämmelse anpassas till unionens bestämmelse (artikel 8.7 i kommissionens rekommendation 2011/217/EU[1]):

"Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process."

3. Resultatet av kontrollen av den tyska versionen av översyn av bihang G (ATMF):

– Artikel 2ab: Definitionen av *ackreditering* ska anpassas till lydelsen i artikel 2.10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008[2]:

"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

[1] Kommissionens rekommendation 2011/217/EU av den 29 mars 2011 om godkännande för ibruktagande av strukturella delsystem och fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG (EUT L 95, 8.4.2011, s. 1).

[2] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

www.parlament.gv.at

– Artikel 5.2: "assessing entities" är översatt med "Bewertungsstelle". Enligt ETV GEN-E är "the assessing entity" översatt med "Prüforgan". I unionen avser termen "Bewertungsstelle" särskilt utvärderande organ enligt den gemensamma säkerhetsmetoden för riskbedömning (CMS RA). Därför kan Otifs term enligt artikel 5.2 vara missvisande. Förslaget är att ordet "Prüforgan" används också i ATMF. Se även artiklarna 2 cb, 5.3–5.7, 6.4, 10.3a, 10.4 samt 10.6–10.8.

– Artikel 5.4: Lydelsen ska ändras på följande sätt: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

– Artikel 10.8: Parenteserna ska strykas.

– Artikel 5.3: Efter "Voraussetzungen" ska "erfüllen" ersättas med "erfüllt".

– Artikel 11.3 b: Ordet "Identifizierungscode(se)" bör ersättas med "Identifizierungscode(s)".

– Artikel 15.1 andra meningen: "nicht" utgår.

– Artikel 15.a.1 andra meningen: En punkt ska sättas efter "entsprechen"; den tredje meningen ska inledas med "Es hat insbesondere:".

www.parlament.gv.at

4. I den franska versionen ska definitionen i artikel 2 n lyda på följande sätt:

""détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13."

Punkt 9. Partiell översyn av bihang F (APTU)

Dokument: Referens: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Behörighet: Unionen.

Utövande av rösträtt: Unionen.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Redaktionella ändringar ska stödjas.

Punkt 10. Mandat för konsolideringen av den förklarande rapporten (*Explanatory Report*)

Dokument: CR 25/10.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Medlemsstaterna.

Rekommenderad unionsståndpunkt: Ska stödjas.

Punkt 11. Redaktionella ändringar

Dokument: CR 25/11.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Medlemsstaterna.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Ska stödjas med tillägg av följande nya andra strecksats:

"– to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification".

www.parlament.gv.at

Punkt 12. Partiell översyn av bihang E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Behörighet: delad.

Utövande av rösträtt: Unionen.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Ändringar ska avvisas. Dessa ändringar som föreslagits av Internationella järnvägstransportkommittén (CIT, *Comité international des transports ferroviaires*) omfattar ett utvidgat tillämpningsområde för CUI vid inrikes verksamhet, införande av avtalsenligt bindande allmänna villkor och ett utvidgat skadeansvar för infrastrukturförvaltaren. De kan förtjäna ytterligare övervägande, men eftersom de inte har diskuterats i något internt Otif-forum före översynskommittén kan deras inverkan inte ha bedömts tillräckligt i detalj. Det förefaller alltför tidigt att ändra CUI (som för närvarande överensstämmer med unionsrätten) vid detta möte i översynskommittén utan riktiga förberedelser.

Punkt 13. Arbetsordning för arbetsgrupperna i översynen rörande bihangen A, B, D och E

Dokument: CR 25/13.

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Medlemsstaterna.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Ingen.

www.parlament.gv.at

Punkt 14. Information om framtida arbete

Dokument: CR 25/14 (ännu ej tillgängligt).

Behörighet: Delad.

Utövande av rösträtt: Ej tillämpligt.

Rekommenderad samordnad ståndpunkt: Att bestämmas på plats."

www.parlament.gv.at