EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 13. istungjärgul seoses vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP, veeremi – kaubavagunitega seotud UTP, puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTP muudatuste vastuvõtmisega, rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatava UTP ja taristu allsüsteemi suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmisega, kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viidete ajakohastamisega ning ATMFi läbivaatamisega hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee (CTE) 13. istungjärk toimub 22. juunil 2021 Bernis. Koosoleku päevakorda kuuluvad järgmised küsimused:

– ettepanek vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud ühtsete tehniliste eeskirjade (UTP) muutmiseks;

– ettepanek veeremi – kaubavagunitega seotud UTP muutmiseks;

– ettepanek puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTP muutmiseks;

– ettepanek rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmiseks;

– ettepanek taristu allsüsteemi suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmiseks;

– ettepanek ATMFi läbivaatamiseks hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas;

– ettepanek kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viidete ajakohastamiseks.

Liidu nimel võetav seisukoht eespool nimetatud otsuste kohta, mille CTE peab vastu võtma, kehtestatakse nõukogu otsusega ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF)

9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioon, mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „COTIF“), on rahvusvaheline leping, mille osalised on nii liit kui ka 25 liikmesriiki (konventsiooniosaliste hulka ei kuulu vaid Küpros ja Malta).

Euroopa Liit ühines COTIFiga nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsusega 2013/103/EL[1]. Kõnealuse otsuse III lisas on kehtestatud sisekord, mida nõukogu, liikmesriigid ja komisjon OTIFi menetluste korral peavad järgima. Selle III lisa punktis 3.1 on sätestatud, et kui päevakorrapunkt käsitleb liidu ainupädevusse kuuluvat valdkonda, siis hääletab liidu nimel komisjon.

COTIFi artikli 2 lõike 1 kohaselt on OTIFi eesmärk rahvusvahelise raudteeliikluse igakülgne soodustamine, parandamine ja hõlbustamine, eelkõige ühtse õigussüsteemi kehtestamisega rahvusvahelise raudteeliikluse eri õigusvaldkondades. COTIFiga reguleeritakse ka OTIFi töö korraldamist, eesmärke, volitusi, suhteid osalisriikidega ja tegevust üldiselt.

[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).

Seepärast käsitletakse COTIFis raudteealaseid õigusakte mitmes erinevas tehnilises ja õiguslikus raudteeküsimuses ning see on jagatud kahte ossa: konventsiooni põhiosa, millega reguleeritakse OTIFi töö korraldamist, ja kaheksa lisa, millega kehtestatakse ühtne raudteeõigus.

– Lisa A – Reisijate rahvusvahelise raudteeveo leping **(CIV)**

– Lisa B – Kaupade rahvusvahelise raudteeveo leping **(CIM)**

– Lisa C – Ohtlike kaupade rahvusvaheline raudteevedu **(RID)**

– Lisa D – Veeremite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlev leping **(CUV)**

– Lisa E – Taristu kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlev leping **(CUI)**

– Lisa F – Ühtsed eeskirjad tehniliste standardite kehtestamiseks ja ühtsete tehniliste eeskirjade vastuvõtmiseks raudteematerjali suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks rahvusvahelises liikluses **(APTU UR)**

– Lisa G – Rahvusvahelises liikluses kasutatavale raudteematerjalile tehnilise kasutusloa andmise ühtsed eeskirjad **(ATMF UR)**

– Lisa H – Ühtsed eeskirjad rongide ohutu käitamise kohta rahvusvahelises liikluses **(EST UR)**

COTIFi lisade F ja G kohaselt on tehnilise koostalitluse jaoks 12 ühtset tehnilist eeskirja (UTPd). UTPdel on COTIFi raames sama eesmärk kui ELi koostalitluse tehnilistel kirjeldustel (KTKd) rahvusvahelisele liiklusele juurdepääsuks.

COTIFiga ühinenud 47 riigist 42, sealhulgas juba nimetatud 25 ELi liikmesriiki, kohaldavad lisasid F ja G.

2.2. OTIFi tehniliste ekspertide komitee (CTE)

CTE on COTIFi artikli 13 lõike 1 punktiga f ettenähtud organ. See koosneb OTIFi osalisriikidest, kes kohaldavad COTIFi lisasid F ja G (APTU ja ATMF).

CTE on pädev küsimustes, mis puudutavad koostalitlust ja tehnilist ühtlustamist raudteevaldkonnas ning tehnilise tunnustamise menetlusi. CTE töötab välja lisad APTU ja ATMFi kohta ning ühtsed eeskirjad, mida kohaldatakse rahvusvahelises liikluses kasutamiseks ettenähtud raudteematerjalide suhtes ning milles käsitletakse eelkõige järgmist:

- tehniliste eeskirjade vastuvõtmine veeremi ja taristu jaoks ning standardite kehtestamine;
- veeremi vastavuse hindamise menetlused;
- veeremi hooldust käsitlevad sätted;
- rongi koosseisuga ja veeremi ohutu kasutamisega seotud kohustused;
- riski hindamist käsitlevad sätted;
- registrite kirjeldused.

CTE-l on praegu alaline töörühm (WG TECH), kes vastutab CTE otsuste ettevalmistamise eest.

COTIFi artikli 20 lõike 1 punkti b ja lisa F (APTU) artikli 6 kohaselt on CTE pädev UTPsid vastu võtma või muutma. Kooskõlas ATMFi artikli 15 lõikega 2 on CTE pädev esitama ettepanekuid ATMFi muutmiseks hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas.

2.3. Õigusaktide vastuvõtmine CTEs

Vastavalt APTU artiklile 6 otsustab CTE, kas võtta vastu UTP või selle muutmise säte, konventsiooni artiklites 16 ja 20 ning artikli 33 lõikes 6 sätestatud menetluse alusel. UTPde vastuvõtmise tavapärane protsess võib kesta umbes poolteist aastat.

2.4. CTE 22. juuni 2021. aasta istungjärgul vastu võetavad kavandatud õigusaktid

2.4.1. Vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP, veeremi – kaubavagunitega seotud UTP ning puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTP muutmine

OTIFi ühtsed tehnilised eeskirjad (UTPd) on COTIFi põhimõtetest, eesmärkidest ja menetlustest tulenev tehniliste kirjelduste kogum raudteematerjalide tootmiseks ja haldamiseks ning nende peamine eesmärk on saavutada maksimaalne koostalitlus. OTIFi UTPdel on sama eesmärk kui ELi koostalitluse tehnilistel kirjeldustel (KTKd).

Selleks et tagada Euroopa Liidu õiguse kohaselt loa saanud veeremi ja ATMFi artikli 3a kohaselt rahvusvaheliseks käitamiseks lubatud veeremi samaväärsus, on vaja, et Euroopa Liidu KTKd ja COTIFi UTPd oleksid jätkuvalt kooskõlas.

CTE-le vastuvõtmiseks esitatud muudatused tagavad Euroopa Liidu ja COTIFi sätete jätkuva täieliku samaväärsuse, nagu on määratletud ATMFis.

- Vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP

UTP on kirjeldus, mis hõlmab konkreetset allsüsteemi, et tagada vastavus olulistele nõuetele ning rahvusvahelises raudteeliikluses vajalike tehniliste süsteemide ja osade koostalitlus. Kehtiv vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP töötati välja komisjoni määruse (EL) nr 1302/2014 (vedurite ja reisijateveoveeremi KTK)[2] alusel.

Vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP muutmise ettepaneku eesmärk on lisada APTU 1. märtsi 2019. aasta ühtsete eeskirjade läbivaatamisest tulenevad uued elemendid ja säilitada selle kooskõla Euroopa Liidu vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga, mida liit on muutnud komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärusega (EL) 2019/776[3] ja komisjoni 9. märtsi 2020. aasta rakendusmäärusega (EL) 2020/387[4].

Selleks et tagada Euroopa Liidu õiguse kohaselt loa saanud veeremi ja ATMFi artikli 3a kohaselt rahvusvaheliseks käitamiseks lubatud veeremi pidev vastastikune tunnustamine, peavad Euroopa Liidu KTKd ja COTIFi UTPd olema jätkuvalt kooskõlas.

Lisaks tuleks Brexiti järel loetleda Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi raudteevõrgu konkreetsed juhtumid UTPs, kuna need on KTKst välja jäetud.

Järeldus: Euroopa Liit saab hääletada OTIFi esitatud vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP muudatuse poolt.

---

[2] Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 228).

[3] Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/776, millega muudetakse komisjoni määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 ning komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/797 vastavusse viimise ja komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsete eesmärkide rakendamise osas (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 108).

[4] Komisjoni 9. märtsi 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/387, millega muudetakse määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) 2016/919 kasutusala laiendamise ja üleminekuperioodide osas (ELT L 73, 10.3.2020, lk 6).

- Veeremi – kaubavagunitega seotud UTP

Kaubavagunitega seotud UTPs kehtestatakse nõuded veoautode vedamiseks ettenähtud veeremile. Need on praegu samaväärsed komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärusega (EL) 2019/776 muudetud kaubavagunite KTKga.

Kaubavagunitega seotud UTP muutmise ettepaneku eesmärk on lisada APTU 1. märtsi 2019. aasta ühtsete eeskirjade läbivaatamisest tulenevad uued elemendid ja säilitada selle kooskõla Euroopa Liidu õigusnormide arenguga.

Euroopa Liit avaldas komisjoni 9. märtsi 2020. aasta rakendusmääruse (EL) 2020/387, millega muudeti kaubavagunite KTKd uuesti. Selle tulemusel tuleb kaubavagunitega seotud UTPd uuesti muuta, et tagada UTP ja KTK jätkuv samaväärus.

Lisaks tuleks Brexiti järel loetleda Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi raudteevõrgu konkreetsed juhtumid UTPs, kuna need on KTKst välja jäetud.

Järeldus: Euroopa Liit saab hääletada OTIFi esitatud kaubavagunitega seotud UTP muudatuse poolt.

- Puuetega inimestega seotud UTP

Puuetega inimestega seotud UTPs kehtestatakse ühtlustatud nõuded puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsuks rahvusvahelises liikluses kasutatavale veeremile. Kehtiv puuetega inimestega seotud UTP töötati välja Euroopa Liidu 2014. aasta piiratud liikumisvõimega isikute KTK alusel.

ELi KTKd muudeti komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärusega (EL) 2019/772[5] seoses vara inventarinimestikuga, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid ning teha järelevalvet juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja hinnata neid edusamme.

Selleks et tagada Euroopa Liidu õiguse kohaselt loa saanud veeremi ja ATMFi artikli 3a kohaselt rahvusvaheliseks käitamiseks lubatud veeremi pidev vastastikune tunnustamine, peavad Euroopa Liidu KTKd ja COTIFi UTPd olema jätkuvalt kooskõlas.

Kavandatavate muudatustega viiakse puuetega inimestega seotud UTP kooskõlla KTK viimase versiooniga ning tagatakse puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu rahvusvahelises liikluses kasutatavale veeremile käsitlevate eeskirjade jätkuv täielik samaväärsus ATMFi tähenduses.

Lisaks tuleks Brexiti järel loetleda Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi raudteevõrgu konkreetsed juhtumid UTPs, kuna need on KTKst välja jäetud.

Järeldus: Euroopa Liit saab hääletada OTIFi esitatud puuetega inimestega seotud UTP muudatuse poolt.

[5] Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/772, millega muudetakse määrust (EL) nr 1300/2014 seoses vara inventarinimestikuga, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid, teha järelevalvet juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja hinnata neid edusamme (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 1).

2.4.2. Rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatava UTP ning taristu allsüsteemi suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmine

- Rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatav UTP

Selles UTPs kehtestatakse üksikasjalikud sätted, mis käsitlevad raudteeveo-ettevõtjate vastutust rahvusvahelises liikluses käitatavate rongide koosseisu puhul ning taristuettevõtjate vastutust rongide ja nende kavandatavate marsruutide ühilduvuse kontrolli puhul.

Kavandatav rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse suhtes kohaldatav UTP ühendab teatava arvu parameetreid kahest erinevast ELi õigusaktist, st käitamise ja liikluskorralduse koostalitluse tehnilisest kirjeldusest (OPE KTK) ja raudteetaristuregistri (RINF) kirjeldustest.

Kaubavagunitega seotud UTP ning vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP sisaldavad viiteid marsruudi ühilduvuse kontrollile, mille käigus raudteeveo-ettevõtjad kontrollivad kõiki veeremi ja rongide asjakohaseid parameetreid, et tagada nende ühilduvus kavandatava marsruudiga. Kavandatava rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatava UTP sätted on ette nähtud asendama kaubavagunitega seotud UTP I lisa ning vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP K lisa.

Seega tuleks tehniliste ekspertide komitee poolt 30. septembril 2020 vastu võetud ja 1. aprillil 2021 jõustuva kaubavagunitega seotud UTP versiooni I lisa ning 1. jaanuaril 2015 vastu võetud vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP K lisa tunnistada rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse suhtes kohaldatava UTP jõustumisel kehtetuks.

Järeldus: Euroopa Liit saab hääletada OTIFi esitatud rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmise poolt.

- Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatav UTP

Selles UTPs kehtestatakse raudteetaristu parameetrid, mis on asjakohased veeremiga ühilduvuse seisukohast, ja konkreetsed meetodid kõnealuste parameetrite kontrolliks.

Tehniliste ekspertide komitee analüüsis üksikasjalikult õiguslikku alust ning sõnastas taristu allsüsteemi suhtes kohaldatava UTP arendamise juhtpõhimõtted ja eesmärgid.

Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatav UTP koostati alalise töörühma arvamusi silmas pidades ja see põhineb taristu KTK-l, mida muudeti viimati komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärusega (EL) 2019/776.

Järeldus: Euroopa Liit saab hääletada OTIFi esitatud taristu allsüsteemi suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmise poolt.

2.4.3. ATMFi läbivaatamine hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas

Selleks et tagada ATMFi artikli 3a lõikes 5 määratletud jätkuv samaväärsus Euroopa Liidu eeskirjade ja COTIFi eeskirjade vahel, tuleks muuta COTIFi eeskirju.

Uue teksti peamine eesmärk on laiendada sertifitseerimise varasemat ulatust, mis piirdus kaubavagunite ECMide sertifitseerimisega, kõigile veeremitüüpidele.

Sellest tulenevalt ja olenemata küsimusest, kas sertifitseerimine on konkreetse ECMi puhul kohustuslik, peavad kõik ECMid, sealhulgas need, mida ei ole sertifitseerinud välised sertifitseerimisasutused, vastama üldistele nõuetele ja kriteeriumidele, millega tagatakse hoolduse miinimumtase, mis on esitatud UTP ettepaneku II lisas.

ATMFi ühtsetes eeskirjades (COTIFi lisa G ja edaspidi „ATMF“) kehtestatakse üldeeskirjad, mis käsitlevad hoolduse eest vastutavaid üksusi (ECMid).

Lühidalt, kehtivate tekstide muutmiseks on kaks põhjust.

– ECMide sertifitseerimise ulatus ATMFi uues A lisas ei piirdu ainult kaubavagunitega. See peaks kajastuma eelkõige ATMFi artiklis 15, millega antakse praegu ECMide sertifitseerimise volitused üksnes kaubavagunite jaoks.

– ATMFi artiklis 3a viidatakse ELi õigusaktile, mis enam ei kehti (direktiiv 2004/49/EÜ[6] tunnistati kehtetuks ja asendati direktiiviga (EL) 2016/798[7]).

Järeldus: Euroopa Liit saab hääletada OTIFi pakutud hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) kirjelduste täieliku läbivaatamise poolt.

2.4.4. Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viidete ajakohastamine

Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTPs viidatakse TAF KTK tehnilistele dokumentidele,[8] mis avaldatakse ja mida regulaarselt ajakohastatakse Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) veebisaidil. Selline viide lisati UTPsse, et IT-alased sätted sisalduksid COTIFis, kuid neid haldaks ERA. Kuna kõnealuste viidete muutmine kujutab endast ametlikult kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP muutmist, peab selle kohta tegema otsuse tehniliste ekspertide komitee vastavalt COTIFi artikli 20 lõike 1 punktile b ning APTU artiklitele 6 ja 8a.

Sellest tulenevalt on vaja muuta kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas osutatud tehnilisi dokumente, et parandada vead, võtta arvesse tagasisidet, pidada sammu tehnika arenguga ja säilitada nende samaväärsus ELis kohaldatavate kirjeldustega.

Järeldus: Euroopa Liit saab hääletada OTIFi esitatud ettepaneku poolt ajakohastada TAF KTK tehniliste dokumentide viiteid.

2.5. Liidu pädevus ja hääleõigus

Vastavalt Euroopa Liidu ja Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni vahelise lepingu (Euroopa Liidu ühinemise kohta COTIFiga, mis kiideti heaks nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsusega) artiklile 6:

„1. Liidu ainupädevusse kuuluvate küsimuste otsustamisel kasutab liit konventsiooni raames oma liikmesriikide hääleõigust.

2. Otsuste tegemisel küsimustes, kus liidul on oma liikmesriikidega jagatud pädevus, kasutab hääleõigust kas liit või tema liikmesriigid.

3. Konventsiooni artikli 26 lõike 7 kohaselt on liidul sama palju hääli, kui palju on tal liikmeid, kes on ühtlasi konventsiooni liikmesriigid. Kui liit hääletab, siis liikmesriigid ei hääleta.“

Liidu õiguse kohaselt on liidul ainupädevus raudteetranspordi valdkonnas juhul, kui COTIF või selle kohaselt vastu võetud õiguslikud vahendid võivad mõjutada või muuta liidus kehtivaid eeskirju.

---

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv).

7 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).

8 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/778, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 1305/2014 muudatuste juhtimise osas (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 356).

Kavandatavate otsuse eesmärk on

- viia vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP ning veeremi – kaubavagunitega seotud UTP kooskõlla komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/387[9];
- viia puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTP kooskõlla komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/772[10];
- võtta kooskõlas komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/773[11] vastu uus rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatav UTP;
- võtta kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 1299/2014[12] (muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/776[13]) vastu taristu allsüsteemi suhtes kohaldatav UTP;
- teha OTIFi läbivaatamiskomiteele ettepanek vaadata läbi ATMF hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas, et viia see kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/798[14];
- ühtlustada kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viiteid[15].

Kõnealuste otsuste vastuvõtmine mõjutab selgelt liidu eeskirju.

Liit, keda esindab komisjon, kasutab nende otsuste vastuvõtmisel hääleõigust.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Liit peaks eespool nimetatud põhjustel andma oma poolthääle.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega […] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel

---

9 Komisjoni 9. märtsi 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/387, millega muudetakse määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) 2016/919 kasutusala laiendamise ja üleminekuperioodide osas (ELT L 73, 10.3.2020, lk 6).

10 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/772, millega muudetakse määrust (EL) nr 1300/2014 seoses vara inventarinimestikuga, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid, teha järelevalvet juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja hinnata neid edusamme (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 1).

11 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 5).

12 Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 1).

13 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/776, millega muudetakse komisjoni määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 ning komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/797 vastavusse viimise ja komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsete eesmärkide rakendamise osas (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 108).

14 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).

15 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/778, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 1305/2014 muudatuste juhtimise osas (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 356).

organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline[16].

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[17].

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Aktid, mille CTE peab vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kavandatavad aktid on õigusliku toimega, kuna need muudavad OTIFi õigusraamistikku, viies COTIFi UTPd kooskõlla ELi KTKdega ning ECMe käsitleva määruse ja riikliku raudteeveeremiregistri kirjeldused vastavate ELi rakendusmäärustega, ning on liidu jaoks siduvad.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud raudteetranspordiga.

Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 91.

4.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikkel 91 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

[16] Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

[17] Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

2021/0095 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 13. istungjärgul seoses vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP, veeremi – kaubavagunitega seotud UTP, puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTP muudatuste vastuvõtmisega, rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatava UTP ja taristu allsüsteemi suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmisega, kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viidete ajakohastamisega ning ATMFi läbivaatamisega hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas

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 ühines 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga (edaspidi „COTIF“), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga, kooskõlas nõukogu otsusega 2013/103/EL[18].

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

(3) Vastavalt COTIFi artikli 13 lõike 1 punktile f loodi Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee (edaspidi „CTE“).

(4) COTIFi artikli 20 lõike 1 punkti b ja lisa F (APTU) artikli 6 kohaselt on CTE pädev vastu võtma või muutma muu hulgas ühtseid tehnilisi eeskirju (UTP), mis käsitlevad vedureid ja reisijateveoveeremit (UTP LOC&PAS), kaubavaguneid (UTP WAG), puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsu (UTP PRM), kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud I lisas osutatud tehnilisi dokumente (UTP TAF), ning rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatavat UTPd ja taristu allsüsteemi suhtes kohaldatavat UTPd.

(5) Kooskõlas ATMFi artikli 15 lõikega 2 on CTE pädev tegema ettepaneku ATMFi läbivaatamiseks hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas.

(6) CTE on lisanud oma 22. juunil 2021 toimuva 13. istungjärgu päevakorda ettepaneku selliste otsuste kohta, millega muudetakse vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTPd, veeremi – kaubavagunitega seotud UTPd, puuetega ja piiratud liikumisvõimega

[18] 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).

inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTPd ning millega võetakse vastu rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatav UTP ja taristu allsüsteemi suhtes kohaldatav UTP ning millega ajakohastatakse kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viiteid ning vaadatakse läbi ATMF hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas.

(7) On asjakohane määrata kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel CTEs ja seoses ATMFi läbivaatamisega OTIFi läbivaatamiskomitees, kuna kavandatavad otsused on liidu jaoks siduvad.

(8) Kõnealuste otsuste eesmärk on viia vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP, veeremi – kaubavagunitega seotud UTP ning puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTP kooskõlla komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/387[19] ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/772[20], võtta kooskõlas komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/773[21] ja komisjoni määrusega (EL) nr 1299/2014[22] (mida on muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/776)[23] vastu uus rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatav UTP ja uus taristu allsüsteemi suhtes kohaldatav UTP ning teha OTIFi läbivaatamiskomiteele ettepanek vaadata läbi ATMF hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas, et viia see kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/798[24].

(9) Kavandatavad otsused on kooskõlas liidu õiguse ja strateegiliste eesmärkidega, kuna need aitavad viia OTIFi õigusaktid kooskõlla liidu õiguse samaväärsete sätetega, ning seepärast peaks liit neid toetama,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni alusel loodud tehniliste ekspertide komitee 13. istungjärgul võetav seisukoht seoses vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTP, kaubavagunitega seotud UTP, puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTP muudatuste vastuvõtmisega, rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatava UTP ja

19 Komisjoni 9. märtsi 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/387, millega muudetakse määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) 2016/919 kasutusala laiendamise ja üleminekuperioodide osas (ELT L 73, 10.3.2020, lk 6).

20 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/772, millega muudetakse määrust (EL) nr 1300/2014 seoses vara inventarinimestikuga, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid, teha järelevalvet juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja hinnata neid edusamme (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 1).

21 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 5).

22 Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 1).

23 Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/776, millega muudetakse komisjoni määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 ning komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/797 vastavusse viimise ja komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsete eesmärkide rakendamise osas (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 108).

24 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).

taristu allsüsteemi suhtes kohaldatava UTP vastuvõtmisega, kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viidete ajakohastamisega ning ATMFi läbivaatamisega hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas on järgmine:

(1) hääletada CTE ettepaneku poolt muuta vedurite ja reisijateveoveeremiga seotud UTPd, nagu on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS“ (lisa) ja „TECH-20041 LOC PAS“ (otsus);

(2) hääletada CTE ettepaneku poolt muuta veeremi – kaubavagunitega seotud UTPd, nagu on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20042-CTE13 WAG“ (muudatuste eelnõu) ja „TECH-20042 WAG“ (otsus);

(3) hääletada CTE ettepaneku poolt muuta puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste raudteesüsteemile juurdepääsuga seotud UTPd, nagu on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20043-CTE UTP PRM“ (muudatuste eelnõu) ja „TECH-20043 PRM“ (otsus);

(4) hääletada CTE ettepaneku poolt võtta vastu rongi koosseisu ja marsruudi ühilduvuse kontrolli suhtes kohaldatav UTP, nagu on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20039 UTP TCRC“ ja „TECH-20039 TCRC“ (otsus);

(5) hääletada CTE ettepaneku poolt võtta vastu taristu allsüsteemi suhtes kohaldatav UTP, nagu on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20040-UTP INF“ (eelnõu) ja „TECH-20040 INF“ (otsus);

(6) hääletada CTE ettepaneku poolt ajakohastada kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmetega seotud UTP I lisas loetletud TAF KTK tehniliste dokumentide viiteid, nagu on esitatud CTE töödokumendis „TECH-21009-CTE UTP TAF“ (otsus);

(7) hääletada ATMFi läbivaatamise poolt hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) osas, nagu on esitatud CTE töödokumendis „TECH-20045 ATMF“ (otsus).

Artikkel 2

Pärast vastuvõtmist avaldatakse tehniliste ekspertide komitee otsused ja nende jõustumise kuupäev *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja