

Brüssel, 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 13. istungjärgul seoses veeremi müraga seotud UTP, kaubavagunitega seotud UTP ja veeremi märgistusega seotud UTP muudatuste vastuvõtmisega ning hoolduse eest vastutavate üksuste (ECM) sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjade ning veeremiregistrite kirjelduste täieliku läbivaatamise vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee (CTE) 13. istungjärg toimub 16.–17. juunil 2020 Bernis. Koosoleku päevakorda kuuluvad järgmised küsimused:

- ettepanek veeremi müraga seotud UTP muutmiseks;
- ettepanek kaubavagunitega seotud UTP muutmiseks;
- ettepanek veeremi märgistusega seotud UTP muutmiseks;
- ettepanek hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjade täielikuks läbivaatamiseks (ECM määrus) ning
- ettepanek veeremiregistrite kirjelduste täielikuks läbivaatamiseks.

Liidu nimel võetav seisukoht eespool nimetatud otsuste kohta, mille CTE peab vastu võtma, kehtestatakse nõukogu otsusega Euroopa Liidu 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/EL¹. 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 konventsiooniosalistega ja tegevust üldiselt.

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 (sh uus lisa H, mis võetakse vastu eelseisval OTIFI 13. üldkogul), 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**)

¹ Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevõrkude 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*).

- Lisa D – Veeremite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlevad lepingud (**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 liiteid F ja G.

2.2. OTiFi tehniliste ekspertide komitee

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 ATMF-i 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. Vastavalt lisa G (ATMF) artikli 13 lõigetele 1, 4 ja 5, on CTE samuti pädev tegema otsuseid riiklike raudteeveeremiregistrite (NVR) loomise või muutmise ning liitmise või tühistamise kohta. Vastavalt ATMF-i artikli 15 lõikele 2 hõlmab CTE pädevus hoolduse eest vastutavate üksuste (ECMid) sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjade vastuvõtmist ja muutmist.

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 16.–17. juuni 2020. aasta istungjärgul vastu võetavad kavandatud õigusaktid

2.4.1. Veeremi müra, kaubavagunite ja veeremi märgistusega seotud UTPde 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. Seega on OTIFI UTPdel sama eesmärk kui ELi koostalitluse tehnilistel kirjeldustel (KTKd).

Selleks et tagada Euroopa Liidu õiguse kohaselt loa saanud veeremi ja ATMF-i 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 ATMF-is.

- Veeremi müraga seotud UTP

Veeremi müraga seotud UTPs kehtestatakse põhi- ja lisanõuded veeremi tekitatud müra emissioonile. Need on praegu samaväärsed komisjoni määruses (EL) nr 1304/2014² sätestatud müra KTK nõuetega. UTP kavandatud muudatuste eesmärk on anda osalisriikidele võimalus piirata selliste vanade vagunite kasutamist, mis ei vasta tänapäevastele möödasõidumüra nõuetele kindlaksmääratud raudteeliinidel, kus müra on probleem.

Komisjon võttis 16. mail 2019 vastu komisjoni määruse (EL) nr 1304/2014³ muudatuse, millega laiendatakse selle müra KTK kohaldamisala ja võetakse taristu puhul kasutusele väiksema liikluskoormusega raudteeliini lähenemisviis, mida kohaldatakse alates 2024. aastast kogu ELis. Tulevane müraga seotud UTP ei hõlma väiksema liikluskoormusega raudteeliini määratlust ning väiksema liikluskoormusega raudteeliini kindlaksmääramine on jäetud väljaspool ELi asuvate osalisriikide otsustada. Sellist kõrvalekaldumist ELi KTKst ei peeta siiski ELile kahjulikuks, kui väiksema liikluskoormusega raudteeliinide rakendamise alguskuupäev on ELi omaga kooskõlas, sest see ei mõjuta EList lähtuvat ega ELi suunduvat liiklust.

Veeremi müraga seotud UTP muutmist käsitleva CTE otsuse eesmärk on säilitada selle samaväärsus (nagu on määratletud ATMF-is) komisjoni määruse (EL) nr 1304/2014 2019. aastal muudetud versiooniga hõlmatud müra KTKga.

Järeldus: Euroopa Liit võib hääletada OTIFI esitatud veeremi müraga seotud UTP muudatuse poolt.

² Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).

³ Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/774, millega muudetakse määrust (EL) nr 1304/2014 seoses allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohaldamisega olemasolevate kaubavagunite suhtes (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 89).

- Kaubavagunitega seotud UTP

Kaubavagunitega seotud UTPs kehtestatakse nõuded veoautode vedamiseks ettenähtud veeremile. Need on praegu samaväärsed komisjoni määruses (EL) nr 321/2013⁴ sätestatud müra KTK nõuetega.

Komisjon võttis 16. mail 2019 vastu komisjoni määruse (EL) nr 321/2013 muudatuse⁵.

Kaubavagunitega seotud UTP muutmist käsitleva CTE otsuse eesmärk on säilitada selle samaväärsus komisjoni määruse (EL) nr 321/2013 viimati muudetud versiooniga.

Järeldus: Euroopa Liit võib hääletada OTIFI esitatud kaubavagunitega seotud UTP muudatuse poolt.

- Veeremi märgistusega seotud UTP

Veeremi märgistusega seotud UTPs kehtestatakse vagunite märgistamise nõuded. Sellel UTP-l ei ole samaväärset ühtset Euroopa Liidu KTKd.

Kõnealuse UTP punktid 1–6 on praegu samaväärsed OPE KTK liitega P (otsuse 2007/756/EÜ (viimati muudetud otsusega 2012/757/EL⁶) I lisa), punktid 7–18 on samaväärsed ELi NVRI kirjelduse 6. liitega (komisjoni otsus 2007/756/EÜ⁷).

Komisjon võttis uue OPE KTK vastu 16. mail 2019 komisjoni määrusega (EL) 2019/773⁸ ja uue Euroopa raudteeveeremiregistri 25. oktoobril 2018 komisjoni otsusega (EL) 2018/1614⁹.

Veeremi märgistusega seotud UTP muutmist käsitleva otsuse eesmärk on säilitada selle samaväärsus järgmisega:

- komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773 (OPE KTK) H liite punktid 1–6, mida on hiljuti muudetud;
- komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614 (EVR) 6. liite punktid 7–18.

⁴ Komisjoni 13. märtsi 2013. aasta määrus (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ (*ELT L 104, 12.4.2013, lk 1*).

⁵ 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*).

⁶ Komisjoni 14. novembri 2012. aasta otsus 2012/757/EL, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse otsust 2007/756/EÜ (*ELT L 345, 15.12.2012, lk 1*).

⁷ Komisjoni 9. novembri 2007. aasta otsus 2007/756/EÜ, millega võetakse vastu direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 14 lõigetega 4 ja 5 ettenähtud riikliku raudteeveeremi registri ühised tehnilised kirjeldused (*ELT L 305, 23.11.2007, lk 30*).

⁸ 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*).

⁹ Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks (*ELT L 268, 26.10.2018, lk 53*).

Järeldus: Euroopa Liit võib hääletada OTIFI esitatud veeremi märgistusega seotud UTP muudatuse poolt.

2.4.2. Hoolduse eest vastutavate üksuste (ECM) kirjelduste täielik läbivaatamine

Hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimise süsteemis on sätestatud nõuded ja hindamiskriteeriumid, mida kohaldatakse kaubavagunite ECMide sertifitseerimise suhtes. Praegu on see samaväärne komisjoni määrusega (EL) nr 445/2011¹⁰.

Komisjon võttis 16. mail 2019 vastu uue komisjoni määruse (EL) 2019/779,¹¹ millega tunnistatakse kehtetuks ja asendatakse komisjoni määrus (EL) nr 445/2011 ning millega laiendatakse hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimist, et hõlmata alates 16. juunist 2020 kõik veeremitüübid.

ATMFi A lisa „Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjad“ muutmist käsitleva CTE otsuse eesmärk on säilitada ATMFi artikli 3a lõikes 5 määratletud samaväärsus komisjoni 16. mai 2019. aasta määrusega (EL) 2019/779.

Selleks et tagada ATMFi artikli 3a lõikes 5 määratletud jätkuv samaväärsus Euroopa Liidu eeskirjade ja COTIFI eeskirjade vahel, tuleks muuta COTIFI eeskirju. Tuleb märkida, et samaväärsus on tagatud ainult kaubavagunite puhul.

Võrreldes kehtivate COTIFI eeskirjadega ei muuda CTE esitatud tekst oluliselt kohustusi ega nõudeid, mida ECMid peavad seoses sertifitseerimisega täitma. Uue teksti peamine eesmärk on laiendada sertifitseerimise varasemat ulatust, mis piirdus kaubavagunite ECMide sertifitseerimisega, kõigile veeremitüüpidele.

Lühidalt:

- ECMi sertifitseerimine jääb kaubavagunite ECMi puhul kohustuslikuks ja
- ECMi sertifitseerimist laiendatakse, et see hõlmaks hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimist kõigi muude veeremitüüpide puhul. Seega oleks ECMi sertifitseerimine üldjuhul kohustuslik, välja arvatud järgmine erand:
 - raudteeveo-ettevõtjad, kes hooldavad veeremit (v.a kaubavagunid), mida ainult nemad ise käitavad, on vabastatud ECMi kohustuslikust sertifitseerimisest. Sellisel juhul peab asjaomase riigi pädev asutus veenduma, et ettepaneku II lisas esitatud üldised nõuded ja kriteeriumid on täidetud.

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 ettepaneku II lisas.

Järeldus: Euroopa Liit võib hääletada OTIFI pakutud hoolduse eest vastutavate üksuste (ECM) kirjelduste täieliku läbivaatamise poolt, tingimusel et käesoleva dokumendi lisas esitatud muudatused lisatakse COTIFI teksti.

¹⁰ Komisjoni 10. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 445/2011, milles käsitletakse kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi ja millega muudetakse määrust (EÜ) nr 653/2007 (ELT L 122, 11.5.2011, lk 22).

¹¹ Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/779, millega kehtestatakse veeremiüksuste hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise üksikasjalikud eeskirjad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/798 ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 445/2011 (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 360).

2.4.3. Riikliku raudteeveeremiregistri kirjelduste täielik läbivaatamine

Kehtivad NVRI kirjeldused on samaväärsed komisjoni otsuses 2007/756/EÜ sätestatuga.

Neljanda raudteepaketi raames võttis komisjon vastu komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614, milles on sätestatud ELi veeremiregistrite ajakohastatud kirjeldused ja Euroopa raudteeveeremiregistri (EVR) kirjeldused, millega asendatakse ELi siseriiklikud sõidukiregistrid alates 2021. aastast ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2007/756/EÜ.

NVRI kirjelduste muutmist käsitlev CTE otsus põhineb komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614 vastuvõtmisel.

2021. aastaks ühendavad ELi liikmesriigid jõud ning haldavad raudteeveeremi lubasid ja teavet ühise registri, tulevase EVRI abil, mis asendaks 25 ELi liikmesriigi endist NVRI. OTIFI raames muutuks EVR seega ELi piirkonna puhul NVRIks. EVRI võib teha kättesaadavaks veeremi jaoks, mis on pärit teistest riikidest, eelkõige nendest ELi naabruspoliitikaga hõlmatud riikidest, kes on võtnud kohustuse rakendada ELi õigust ELiga sõlmitud kahepoolsete lepingute abil (nt Norra, Šveits, Lääne-Balkani riigid jne). Teised OTIFI liikmed võivad taotleda veeremi registreerimist EVRis tingimusel, et see võetakse kasutusele rahvusvahelises liikluses.

Järeldus: Euroopa Liit võib hääletada OTIFI pakutud riikliku raudteeveeremiregistri (NVR) kirjelduste täieliku läbivaatamise poolt, tingimusel et käesoleva dokumendi lisas esitatud muudatused lisatakse OTIFI teksti.

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.

Muudatuste vastuvõtmine mõjutab selgelt liidu eeskirju, kuna meetme eesmärk on viia veeremi müra, kaubavagunite ja veeremi märgistusega seotud UTPd, hoolduse eest vastutavate üksuste määrus ja NVRI kirjeldused kooskõlla vastavalt komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/776, komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/774, komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/773, komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/779 ja komisjoni rakendusotsusega (EL) 2018/1614, mida on hiljuti muudetud.

Kuna viie eespool nimetatud CTE otsusega hõlmatud küsimustes on ainupädevus liidul, kasutab liit, keda esindab komisjon, nende viie otsuse 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 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 osaline¹².

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“¹³.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

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 ECM 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 materiaaloõiguslik 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 materiaaloõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud raudteetranspordiga.

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

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

¹³ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

4.3. Järeldus

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

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) tehniliste ekspertide komitee 13. istungjärgul seoses veeremi müraga seotud UTP, kaubavagunitega seotud UTP ja veeremi märgistusega seotud UTP muudatuste vastuvõtmisega ning hoolduse eest vastutavate üksuste (ECM) sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjade ning veeremiregistrite kirjelduste täieliku läbivaatamise vastuvõtmisega

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/EL¹⁴.
- (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 muu hulgas muutma ühtseid tehnilisi eeskirju (UTP), mis käsitlevad veeremi müra (müra UTP), kaubavaguneid (vagunite UTP) ja veeremi märgistust (märgistuse UTP). Vastavalt lisa G (ATMF) artikli 13 lõigetele 1, 4 ja 5 on CTE samuti pädev tegema otsuseid riiklike raudteeveeremiregistrite (NVR) loomise või muutmise ning liitmise või tühistamise kohta. Kooskõlas ATMFi artikli 15 lõikega 2 on CTE pädev vastu võtma ja muutma hoolduse eest vastutavate üksuste (ECM) sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirju.
- (5) CTE on lisanud oma 16.–17. juunil 2020 toimuva 13. istungjärgu päevakorda ettepaneku selliste otsuste kohta, millega muudetakse veeremi müraga seotud UTPd, kaubavagunitega seotud UTPd ja veeremi märgistusega seotud UTPd, vaadatakse täielikult läbi hoolduse eest vastutavate üksuste (ECM) sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjad ning riiklike veeremiregistrite (NVR) kirjeldused.
- (6) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel CTEs võetav seisukoht, kuna kavandatavad muudatused on liidu jaoks siduvad.

¹⁴ Nõukogu 16. juuni 2011. aasta otsus 2013/103/EL Euroopa Liidu ja Rahvusvaheliste Raudteevadude 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).

- (7) Nende muudatuste eesmärk on viia veeremi müraga seotud UTP, kaubavagunitega seotud UTP ja veeremi märgistusega seotud UTP ning hoolduse eest vastutavate üksuste (ECM) sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjad kooskõlla vastavalt komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/774¹⁵, komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/776¹⁶, komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/773¹⁷ ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/779¹⁸; veeremiregistrite kirjeldusi on ajakohastatud vastavalt komisjoni rakendusotsusele (EL) 2018/1614¹⁹.
- (8) Kavandatud muudatused 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 rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni alusel loodud tehniliste ekspertide komitee¹³ istungjärgul seoses veeremi müraga seotud UTP, kaubavagunitega seotud UTP ja veeremi märgistusega seotud UTP muudatuste ning hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjade (ECM määrus) ning veeremiregistrite kirjelduste täieliku läbivaatamisega võetav seisukoht on järgmine:

- (1) hääletada CTE kavandatud kaubavagunitega seotud UTP muudatuste poolt, mis on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex“ ja „TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal“;
- (2) hääletada CTE kavandatud veeremi märgistusega seotud UTP muudatuste poolt, mis on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Annex“ ja „TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal“;
- (3) hääletada CTE kavandatud veeremi müraga seotud UTP muudatuste poolt, mis on esitatud CTE töödokumentides „TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex“ ja „TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal“;

¹⁵ Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/774, millega muudetakse määrust (EL) nr 1304/2014 seoses allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohaldamisega olemasolevate kaubavagunite suhtes (*ELT L 139I*, 27.5.2019, lk 89).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/779, millega kehtestatakse veeremiüksuste hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise üksikasjalikud eeskirjad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/798 ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 445/2011 (*ELT L 139I*, 27.5.2019, lk 360).

¹⁹ Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks (*ELT L 268*, 26.10.2018, lk 53).

- (4) hääletada hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise ja auditeerimise eeskirjade (ECM määrus) täieliku läbivaatamise poolt, tingimusel et CTE töödokumentides „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex“ ja „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal“ sisalduvat teksti muudetakse vastavalt käesoleva otsuse lisale;
- (5) hääletada riiklike veeremiregistrite (NVR) kirjelduste täieliku läbivaatamise poolt, tingimusel et CTE töödokumentides „TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex“ ja „TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal“ sisalduvat teksti muudetakse vastavalt käesoleva otsuse lisale.

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*