KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na 13. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w celu przyjęcia zmian ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących taboru – wagonów towarowych, ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz przyjęcia ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą, ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”, aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz w celu przeglądu ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

W dniu 22 czerwca 2021 r. odbędzie się w Bernie 13. posiedzenie Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF). Porządek obrad obejmuje:

– wniosek w sprawie zmiany ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego;

– wniosek w sprawie zmiany UTP dotyczących taboru – wagonów towarowych;

– wniosek w sprawie zmiany UTP dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;

– wniosek w sprawie przyjęcia UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą;

– wniosek w sprawie przyjęcia UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”;

– wniosek w sprawie przeglądu ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie;

– wniosek w sprawie aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych.

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w odniesieniu do wyżej wymienionych decyzji, które mają zostać przyjęte przez CTE, ma być określone decyzją Rady na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmieniona protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. („COTIF”), jest umową międzynarodową, której umawiającymi się stronami są zarówno Unia, jak i 25 państw członkowskich (z wyjątkiem Cypru i Malty).

Unia Europejska przystąpiła do COTIF na mocy decyzji Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r.[1] Załącznik III do wspomnianej decyzji zawiera ustalenia wewnętrzne dla Rady, państw członkowskich i Komisji dotyczące procedur w ramach OTIF. Jak stanowi pkt 3.1 załącznika III, w przypadku gdy dany punkt porządku obrad dotyczy spraw podlegających wyłącznym kompetencjom Unii, Komisja będzie głosować w imieniu Unii.

Zgodnie z art. 2 § 1 COTIF celem OTIF jest wszechstronne promowanie, usprawnianie i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej, w szczególności poprzez ustanowienie jednolitych systemów prawnych w różnych dziedzinach prawa dotyczących międzynarodowej komunikacji kolejowej. Konwencja COTIF reguluje również funkcjonowanie organizacji

[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*).

OTIF oraz określa jej cele, zadania, stosunki z umawiającymi się państwami i ogólnie jej działania.

W związku z tym konwencja COTIF dotyczy szeregu różnorodnych kwestii prawnych i technicznych związanych z koleją i dzieli się na dwie części: samą konwencję regulującą funkcjonowanie OTIF oraz osiem załączników, które tworzą jednolite prawo kolejowe:

– załącznik A – Umowa międzynarodowego przewozu osób kolejami (**CIV**)

– załącznik B – Umowa międzynarodowego przewozu towarów kolejami (**CIM**)

– załącznik C – Międzynarodowy przewóz kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)

– załącznik D – Umowa użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUV**)

– załącznik E – Umowa użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUI**)

– załącznik F – Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**APTU UR**)

– załącznik G – Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**ATMF UR**)

– załącznik H – Przepisy ujednolicone dotyczące bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym (**EST UR**)

Na podstawie załączników F i G do konwencji COTIF opracowano 12 zestawów ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) w zakresie interoperacyjności technicznej. UTP opracowane w ramach COTIF mają ten sam cel co unijne techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) do celów dopuszczenia do ruchu międzynarodowego.

42 państwa spośród 47 państw będących stronami COTIF, w tym wspomniane już 25 państw członkowskich UE, stosują załączniki F i G.

2.2. Komisja Ekspertów Technicznych OTIF (CTE)

Komisja Ekspertów Technicznych (CTE) jest organem ustanowionym na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF. W jej skład wchodzą przedstawiciele państw członkowskich OTIF, które stosują załączniki F i G (APTU, ATMF) do konwencji COTIF.

CTE posiada kompetencje w kwestiach dotyczących interoperacyjności i harmonizacji technicznej w dziedzinie kolei oraz procedur zatwierdzania technicznego. CTE opracowuje załączniki APTU i ATMF oraz przepisy ujednolicone, które mają zastosowanie do urządzeń kolejowych przeznaczonych do stosowania w ruchu międzynarodowym. Dotyczą one w szczególności:

- przyjmowania przepisów technicznych dotyczących pojazdów i infrastruktury kolejowej oraz zatwierdzania norm;
- procedur oceny zgodności pojazdów kolejowych;
- przepisów dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych;
- obowiązków w zakresie składu pociągu i bezpiecznego użytkowania pojazdów kolejowych;
- przepisów dotyczących oceny ryzyka;

- specyfikacji dotyczących rejestrów.

CTE posiada obecnie stałą grupę roboczą (WG TECH), która jest odpowiedzialna za przygotowanie decyzji podejmowanych przez CTE.

Na mocy art. 20 § 1 lit. b) COTIF i zgodnie z art. 6 załącznika F (APTU) CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie UTP. Zgodnie z art. 15 § 2 ATMF CTE jest uprawniona do proponowania zmian w ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM).

2.3. Przyjmowanie aktów przez CTE

Zgodnie z art. 6 APTU CTE postanawia o przyjęciu UTP lub przepisu zmieniającego UTP zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 16, 20 i art. 33 § 6 konwencji. Zwyczajowa procedura przyjmowania UTP może trwać około półtora roku.

2.4. Planowane akty, które mają zostać przyjęte podczas posiedzenia CTE w dniu 22 czerwca 2021 r.

2.4.1. Zmiana UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, wagonów towarowych taboru oraz dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się

Ujednolicone przepisy techniczne OTIF (UTP) stanowią zbiór specyfikacji technicznych wynikających z zasad, celów i procedur COTIF dotyczących budowy i eksploatacji urządzeń kolejowych, zaś ich nadrzędnym celem jest osiągnięcie maksymalnej interoperacyjności. UTP w OTIF mają ten sam cel co techniczne specyfikacje interoperacyjności UE (TSI).

Aby zapewnić równoważność zezwoleń udzielanych w odniesieniu do pojazdów na mocy prawa Unii i dopuszczeń pojazdów do ruchu międzynarodowego zgodnie z art. 3a ATMF, należy zagwarantować, aby TSI przyjmowane przez Unię Europejską i UTP opracowywane w ramach COTIF pozostały wzajemnie dostosowane.

Zmiany zaproponowane do przyjęcia przez CTE zapewnią dalszą pełną równoważność – w rozumieniu ATMF – przepisów prawa Unii i postanowień COTIF.

- UTP dotyczące lokomotyw i taboru pasażerskiego (LOC&PAS)

Niniejsze UTP są specyfikacją, która dotyczy konkretnego podsystemu i ma na celu spełnienie wymagań zasadniczych oraz zapewnienie interoperacyjności systemów technicznych i składników niezbędnych w międzynarodowym ruchu kolejowym. Obecne UTP dotyczące lokomotyw i taboru pasażerskiego opracowano na podstawie rozporządzenia Komisji Unii Europejskiej (UE) nr 1302/2014 (TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski")[2].

Celem niniejszego wniosku w sprawie zmiany UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego jest uwzględnienie nowych elementów wprowadzonych w wyniku przeglądu przepisów ujednoliconych APTU z dnia 1 marca 2019 r. oraz dostosowanie ich do unijnej TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski" zmienionej przez UE w dniu 16 maja 2019 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776[3] oraz w dniu 9 marca 2020 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/387[4].

---

[2] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

[3] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji

Aby zapewnić ciągłe wzajemne uznawanie zezwoleń udzielanych w odniesieniu do pojazdów na mocy prawa Unii i dopuszczeń pojazdów do ruchu międzynarodowego zgodnie z art. 3a ATMF, TSI przyjmowane przez Unię Europejską i UTP opracowywane w ramach COTIF muszą pozostać wzajemnie dostosowane.

Ponadto, po brexicie, przypadki szczególne dotyczące sieci Wielkiej Brytanii w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej powinny zostać wymienione w UTP w związku z ich usunięciem z TSI.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za zaproponowaną przez OTIF zmianą UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego.

- UTP dotyczące taboru – wagonów towarowych (UTP WAG)

W UTP dotyczących wagonów towarowych określono wymogi w zakresie pojazdów przeznaczonych do przewozu pojazdów ciężarowych. Są one obecnie równoważne z TSI „Tabor – wagony towarowe" zmienioną rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r.

Celem niniejszego wniosku w sprawie zmiany UTP dotyczących wagonów towarowych jest uwzględnienie nowych elementów wprowadzonych w wyniku przeglądu przepisów ujednoliconych APTU z dnia 1 marca 2019 r. oraz dostosowanie ich do zmian prawnych w Unii Europejskiej.

Unia Europejska opublikowała rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/387 z dnia 9 marca 2020 r., na mocy którego wprowadziła nowe zmiany do TSI „Tabor – wagony towarowe". W związku z tym należy ponownie zmienić UTP dotyczące wagonów towarowych, aby zapewnić ciągłą równoważność między UTP a TSI.

Ponadto, po brexicie, przypadki szczególne dotyczące sieci Wielkiej Brytanii w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej powinny zostać wymienione w UTP w związku z ich usunięciem z TSI.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za zaproponowaną przez OTIF zmianą UTP dotyczących wagonów towarowych.

- UTP dotyczące osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM)

Na mocy UTP dotyczących osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się ustanowiono zharmonizowane wymogi w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, mające zastosowanie do pojazdów przeznaczonych do międzynarodowego przewozu. Obecne UTP dotyczące osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się opracowano na podstawie unijnej TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" z 2014 r.

Niniejszą TSI UE zmieniono rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/772 [5]z dnia 16 maja 2019 r. w odniesieniu do wykazu majątku w celu identyfikacji barier w zakresie

---

2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 108).

[4] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/387 z dnia 9 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1302/2014 i (UE) 2016/919 w odniesieniu do rozszerzenia obszaru użytkowania i etapów przejściowych (Dz.U. L 73 z 10.3.2020, s. 6).

[5] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/772 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1300/2014 w odniesieniu do wykazu majątku w celu identyfikacji barier

dostępności, zapewnienia informacji dla użytkowników oraz monitorowania i oceny postępów w zakresie dostępności.

Aby zapewnić ciągłe wzajemne uznawanie zezwoleń udzielanych w odniesieniu do pojazdów na mocy prawa Unii i dopuszczeń pojazdów do ruchu międzynarodowego zgodnie z art. 3a ATMF, TSI przyjmowane przez Unię Europejską i UTP opracowywane w ramach COTIF muszą pozostać wzajemnie dostosowane.

W wyniku proponowanych zmian UTP dotyczące osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się zostaną dostosowane do najnowszej wersji TSI i zapewnią dalszą pełną równoważność – w rozumieniu ATMF – przepisów mających zastosowanie do osób o ograniczonej możliwości poruszania się dotyczących pojazdów wykorzystywanych w międzynarodowym ruchu kolejowym.

Ponadto, po brexicie, przypadki szczególne dotyczące sieci Wielkiej Brytanii w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej powinny zostać wymienione w UTP w związku z ich usunięciem z TSI.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za zaproponowaną przez OTIF zmianą UTP dotyczących osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

2.4.2. Przyjęcie UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą oraz do podsystemu „Infrastruktura”

- UTP mające zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą (UTP TCRC)

Na mocy niniejszych UTP ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące obowiązków przedsiębiorstw kolejowych w zakresie składu pociągów przeznaczonych do użytku w ruchu międzynarodowym oraz obowiązków zarządców infrastruktury w zakresie sprawdzania zgodności pociągów z trasami, na których mają być wykorzystywane.

Proponowane UTP mające zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą łączą w sobie wybraną liczbę parametrów z dwóch różnych tekstów prawnych UE, a mianowicie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie ruchu kolejowego (TSI „Ruch kolejowy”) oraz specyfikacji dotyczących rejestru infrastruktury (RINF).

UTP dotyczące wagonów towarowych oraz UTP dotyczące lokomotyw i taboru pasażerskiego zawierają odniesienia do kontroli zgodności z trasą, w ramach których przedsiębiorstwa kolejowe sprawdzają wszystkie istotne parametry pojazdów lub pociągów w celu zapewnienia ich zgodności z trasą, na której będą użytkowane. Przepisy proponowanych UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności trasy służą zastąpieniu zarówno załącznika I do UTP dotyczących wagonów towarowych, jak i załącznika K do UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego.

W związku z tym załącznik I do UTP dotyczących wagonów towarowych w wersji przyjętej przez Komisję Ekspertów Technicznych w dniu 30 września 2020 r., z datą wejścia w życie w dniu 1 kwietnia 2021 r., oraz załącznik K do UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego z dnia 1 stycznia 2015 r. powinny zostać uchylone z chwilą wejścia w życie UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności trasy.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za zaproponowaną przez OTIF zmianą UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności trasy.

- UTP mające zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF)

---

w zakresie dostępności, zapewnienia informacji dla użytkowników oraz monitorowania i oceny postępów w zakresie dostępności (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 1).

W niniejszych UTP określono parametry infrastruktury kolejowej, które są istotne z punktu widzenia zgodności z pojazdami, oraz konkretne metody sprawdzania tych parametrów.

Komisja Ekspertów Technicznych szczegółowa przeanalizowała podstawę prawną i sformułowała wytyczne oraz cele opracowania UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura".

UTP mające zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura" opracowano zgodnie z opinią grupy roboczej (WG TECH) i na podstawie TSI „Infrastruktura" ostatnio zmienionej rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za zaproponowaną przez OTIF zmianą UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura".

2.4.3. Przegląd ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

Aby zapewnić stałą równoważność – w rozumieniu art. 3a § 5 ATMF – przepisów prawa Unii i postanowień COTIF, należy zmienić postanowienia COTIF.

Głównym celem nowego tekstu jest rozszerzenie dotychczasowego zakresu certyfikacji, który ograniczał się do certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, na wszystkie typy pojazdów.

W rezultacie – oraz bez względu na to, czy certyfikacja jest obowiązkowa dla danego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie – każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, w tym podmioty niecertyfikowane przez zewnętrzne organy certyfikujące, musi spełniać ogólne wymogi i kryteria zapewniające minimalny poziom utrzymania zgodnie z załącznikiem II do wniosku w sprawie UTP.

Przepisy ujednolicone ATMF (załącznik G do COTIF, zwane dalej ATMF) określają ogólne zasady dotyczące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM).

Podsumowując, istnieją dwa powody, dla których należy zmienić obecne teksty:

– zakres certyfikacji ECM w nowym załączniku A do ATMF wykracza poza wagony towarowe. Powinno to zostać odzwierciedlone, w szczególności w art. 15 ATMF, w którym obecnie nakazuje się certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym tylko wagony towarowe;

– ATMF zawiera w art. 3a odniesienie do przepisów UE, które już nie obowiązują (dyrektywa 2004/49/WE [6]została uchylona i zastąpiona dyrektywą (UE) 2016/798[7]).

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za całkowitym przeglądem specyfikacji dotyczących podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie zaproponowanym przez OTIF.

2.4.4. Aktualizacja odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych

UTP dotyczące aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych odnoszą się do dokumentów technicznych TSI TAF[8], publikowanych i regularnie aktualizowanych na stronie

[6] Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei).

[7] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA). Takie odniesienie znalazło się w UTP, tak aby przepisy dotyczące IT były zapisane w COTIF, ale zarządzane przez ERA. Ponieważ zmiana tych odniesień formalnie stanowi zmianę UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych, musi ona podlegać decyzji Komisji Ekspertów Technicznych zgodnie z art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz art. 6 i 8a APTU.

W związku z tym konieczne są zmiany dokumentów technicznych, o których mowa w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych, w celu skorygowania błędów, uwzględnienia informacji zwrotnych, nadążania za postępem technicznym oraz utrzymania równoważności ze specyfikacjami stosowanymi w UE.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za przyjęciem wniosku OTIF w sprawie aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF.

2.5. Kompetencje i prawa głosu Unii

Zgodnie z art. 6 Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do COTIF, zatwierdzonej decyzją Rady z dnia 16 czerwca 2011 r.:

„1. W przypadku decyzji dotyczących obszarów, w których Unia ma wyłączne kompetencje, Unia wykonuje prawo głosu swoich państw członkowskich w ramach konwencji.

2. W przypadku decyzji dotyczących obszarów, w których Unia dzieli kompetencje z państwami członkowskimi, głosuje Unia lub jej państwa członkowskie.

3. Z zastrzeżeniem art. 26 § 7 konwencji Unia dysponuje liczbą głosów równą liczbie głosów jej państw członkowskich będących również Stronami konwencji. Jeżeli Unia głosuje, jej państwa członkowskie nie głosują”.

Na mocy prawa Unii Unia posiada wyłączne kompetencje w kwestiach związanych z transportem kolejowym, w przypadku gdy konwencja COTIF lub instrumenty prawne przyjęte na jej podstawie mogłyby mieć wpływ na obowiązujące przepisy unijne lub zmieniać zakres tych przepisów.

Proponowane decyzje mają na celu:

- dostosowanie UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego oraz UTP dotyczących taboru kolejowego – wagonów towarowych do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/387[9];
- dostosowanie UTP dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/772[10];
- przyjęcie nowych UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/773[11];

---

[8] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do zarządzania zmianami (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 356).

[9] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/387 z dnia 9 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1302/2014 i (UE) 2016/919 w odniesieniu do rozszerzenia obszaru użytkowania i etapów przejściowych (Dz.U. L 73 z 10.3.2020, s. 6).

[10] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/772 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1300/2014 w odniesieniu do wykazu majątku w celu identyfikacji barier w zakresie dostępności, zapewnienia informacji dla użytkowników oraz monitorowania i oceny postępów w zakresie dostępności (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 1).

- przyjęcie nowych UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura” zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 1299/2014[12] zmienionym rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776[13];
- zaproponowanie komisji ds. przeglądu OTIF dokonanie przeglądu ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w celu dostosowania do dyrektywy (UE) 2016/798[14];
- dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych[15].

Przyjęcie tych decyzji będzie miało wyraźny wpływ na przepisy UE.

Unia – reprezentowana przez Komisję – wykonuje prawo głosu w odniesieniu do przyjęcia tych decyzji.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Ze wszystkich wymienionych wyżej powodów Unia powinna głosować za proponowanymi zmianami.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określono tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy[16].

Termin „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje on ponadto

---

11 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 5).

12 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej, (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1).

13 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 108).

14 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

15 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do zarządzania zmianami (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 356).

16 Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”[17].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Akty, które mają zostać przyjęte przez CTE, to akty mające skutki prawne. Planowane akty mają skutki prawne, ponieważ zmieniają ramy prawne OTIF poprzez dostosowanie UTP COTIF do unijnych TSI oraz rozporządzenia w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i specyfikacji dotyczących rejestrów pojazdów do odpowiednich rozporządzeń wykonawczych UE oraz są wiążące dla Unii.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego zajmowane jest stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do transportu kolejowego.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem art. 91 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

[17] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

2021/0095 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na 13. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w celu przyjęcia zmian ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących taboru – wagonów towarowych, ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz przyjęcia ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą, ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura", aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz w celu przeglądu ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

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. („COTIF"), zgodnie z decyzją Rady 2013/103/UE[18].

(2) Wszystkie państwa członkowskie, z wyjątkiem Cypru i Malty, są stronami COTIF.

(3) Na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych („CTE") Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).

(4) Na podstawie art. 20 § 1 lit. b) COTIF i zgodnie z art. 6 załącznika F (APTU) CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie m.in. ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, UTP dotyczących wagonów towarowych, UTP dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, dokumentów technicznych, o których mowa w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych, UTP mających zastosowanie do

[18] 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*).

kontroli składu pociągu i zgodności z trasą oraz UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”.

(5) Zgodnie z art. 15 § 2 ATMF CTE jest uprawniona do proponowania przeglądu ATMS w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM).

(6) W porządku obrad 13. posiedzenia, które odbędzie się w dniu 22 czerwca 2021 r., CTE umieściła wniosek o podjęcie decyzji w sprawie zmiany UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, UTP dotyczących taboru – wagonów towarowych, UTP dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz przyjęcia UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą, UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”, aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz przeglądu ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

(7) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu CTE oraz – w odniesieniu do przeglądu ATMF – komisji ds. przeglądu OTIF, gdyż proponowane decyzje będą wiążące dla Unii.

(8) Do celów tych decyzji należy dostosowanie UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, UTP dotyczących taboru – wagonów towarowych, UTP dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się odpowiednio do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/387[19] i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/772[20]; przyjęcie nowych UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą, nowych UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura” zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/773 [21] i rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1299/2014[22] zmienionym rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776[23]; zaproponowanie komisji ds. przeglądu OTIF dokonanie przeglądu ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w celu dostosowania do dyrektywy (UE) 2016/798[24].

---

19 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/387 z dnia 9 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1302/2014 i (UE) 2016/919 w odniesieniu do rozszerzenia obszaru użytkowania i etapów przejściowych (Dz.U. L 73 z 10.3.2020, s. 6).

20 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/772 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1300/2014 w odniesieniu do wykazu majątku w celu identyfikacji barier w zakresie dostępności, zapewnienia informacji dla użytkowników oraz monitorowania i oceny postępów w zakresie dostępności (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 1).

21 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 5).

22 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej, (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1).

23 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 108).

24 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

(9) Proponowane decyzje są zgodne z prawem i celami strategicznymi Unii i jednocześnie przyczyniają się do dostosowania przepisów OTIF do odpowiadających im przepisów prawa Unii i w związku z tym powinny zostać poparte przez Unię,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na 13. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. w sprawie zmiany UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, UTP dotyczących taboru – wagonów towarowych, UTP dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz w sprawie przyjęcia UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą, UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura", aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz w sprawie przeglądu ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, jest następujące:

1) głosowanie za wprowadzeniem proponowanych przez CTE zmian do UTP dotyczących lokomotyw i taboru pasażerskiego, zgodnie z dokumentem roboczym CTE – załącznik TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS i decyzja TECH-20041 LOC PAS;

2) głosowanie za wprowadzeniem proponowanych przez CTE zmian do UTP dotyczących taboru – wagonów towarowych, zgodnie z dokumentem roboczym CTE – projekt zmian TECH-20042-CTE13 WAG i decyzja TECH-20042 WAG;

3) głosowanie za wprowadzeniem proponowanych przez CTE zmian do UTP dotyczących dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zgodnie z dokumentem roboczym CTE – projekt zmian TECH-20043-CTE UTP PRM i decyzja TECH-20043 PRM;

4) głosowanie za przyjęciem proponowanych przez CTE UTP mających zastosowanie do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą, zgodnie z dokumentem roboczym CTE – TECH-20039 UTP TCRC i decyzja TECH-20039 TCRC;

5) głosowanie za przyjęciem proponowanych przez CTE UTP mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura", zgodnie z dokumentem roboczym CTE – projekt TECH-20040-UTP INF i decyzja TECH-20040 INF;

6) głosowanie za wnioskiem CTE w sprawie aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w dodatku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych, zgodnie z dokumentem roboczym CTE – decyzja TECH-21009-CTE UTP TAF;

7) głosowanie za przeglądem ATMF w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, zgodnie z dokumentem roboczym CTE – decyzja TECH-20045 ATMF.

Artykuł 2

Po ich przyjęciu decyzje Komisji Ekspertów Technicznych zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący