

Bruksela, 8 lutego 2018 r.
(OR. en)

6034/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0026 (NLE)

TRANS 63

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	8 lutego 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 63 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 26. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w załącznikach do tej konwencji

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 63 final.

Załącznik: COM(2018) 63 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.2.2018 r.
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

określająca stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 26. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w załącznikach do tej konwencji

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustanawiającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 26. sesji Komisji Rewizyjnej Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w jej załącznikach.

OTIF opracowuje jednolite systemy prawne w odniesieniu do międzynarodowego transportu kolejowego w trzech głównych obszarach działalności: interoperacyjność techniczna, towary niebezpieczne i prawo umów kolejowych.

Sekretarz Generalny OTIF zwołał 26. sesję Komisji Rewizyjnej COTIF99 w Bernie w Szwajcarii w dniach 27 lutego – 1 marca 2018 r.

Dokumenty dotyczące punktów porządku obrad są dostępne na stronie internetowej OTIF pod następującym adresem: http://otif.org/en/?page_id=126

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)

Konwencja COTIF jest założycielskim tekstem prawnym OTIF. Reguluje ona funkcjonowanie organizacji, jej cele, zadania, stosunki z państwami członkowskimi i ogólne działania. Stronami konwencji COTIF jest 46 państw, w tym 26 państw członkowskich UE, tj. wszystkie poza Maltą i Cyprzem.

Konwencja COTIF składa się z dwóch części: z samej konwencji oraz z siedmiu załączników ustanawiających jednolite prawo kolejowe, tj. wymogi funkcjonalne oraz wzory umów przewozu osób i towarów:

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	Zatwierdzanie norm technicznych oraz przyjmowanie ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu	APTU

Załącznik G	Dopuszczenie techniczne urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu	ATMF
-------------	---	------

2.2. Umowa między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF)

W dniu 16 czerwca 2011 r. Rada przyjęła decyzję Rady 2013/103/UE w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzypaństwową 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.¹. Umowa ta weszła w życie w dniu 1 lipca 2011 r. Stronami umowy są Unia oraz wszystkie państwa członkowskie oprócz Cypru i Malty. Decyzja Rady 2013/103/UE stanowi, że Komisja reprezentuje Unię na posiedzeniach OTIF. Zawiera ona również oświadczenie Unii Europejskiej dotyczące wykonywania kompetencji (załącznik I) i ustalenia wewnętrzne dla Rady, państw członkowskich i Komisji dotyczące procedur w ramach OTIF (załącznik III).

2.3. Komisja Rewizyjna OTIF

Komisja Rewizyjna jest uprawniona do podejmowania decyzji w sprawie zmiany COTIF, przepisów ujednoliconych CIV, CIM, CUV i CUI oraz w niektórych przypadkach przepisów ujednoliconych APTU i ATMF. W niektórych określonych przypadkach Komisja Rewizyjna może sama zatwierdzić zmiany lub przedłożyć przyjęte zmiany państwom członkowskim do zatwierdzenia na Zgromadzeniu Ogólnym.

Ostatnia, 25. sesja Komisji Rewizyjnej odbyła się w dniach 25–26 czerwca 2014 r.

Unia lub jej państwa członkowskie uczestniczą w tym procesie zgodnie z ustaleniami proceduralnymi w ramach OTIF, regulaminem wewnętrznym Komisji Rewizyjnej oraz postanowieniami umowy w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF.

Kworum w Komisji Rewizyjnej istnieje w przypadku, gdy większość państw członkowskich OTIF, którym przysługuje prawo głosu, jest w nim reprezentowana podczas głosowania. Art. 13 ust. 3 konwencji COTIF stanowi jednak, że państwa członkowskie OTIF, które złożyły oświadczenie dotyczące niestosowania jednego lub kilku załączników, nie mają prawa głosu w kwestiach dotyczących zmian w danym załączniku. W oparciu o dokument roboczy INF.2 z 26. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF, rozesłany przez Sekretariat OTIF w dniu 19 stycznia 2018 r., ustalono, że wszystkie 26 państw członkowskich UE będących stronami COTIF stosuje wszystkie załączniki.

2.4. Kompetencje Unii i prawo głosu w Komisji Rewizyjnej

Zgodnie z art. 6 umowy UE-OTIF:

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

¹ Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r., Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1.

2. W przypadku decyzji dotyczących obszarów, w których Unia dzieli kompetencje z państwami członkowskimi, glosuje 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 glosuje, jej państwa członkowskie nie glosują.”.

W interesie Unii i jej państw członkowskich prawa głosu powinny być wykonywane przez Unię we wszystkich punktach podlegających głosowaniu, w odniesieniu do których zaproponowano stanowisko Unii. Powinno to mieć zastosowanie nie tylko w przypadku wyłącznych kompetencji, lecz również w przypadku kompetencji dzielonych, gdzie umowa przewiduje wybór między głosowaniem przez państwa członkowskie i przez Unię [art. 6 ust. 2 umowy].

W praktyce oznacza to, że w odniesieniu do kwestii wchodzących w zakres kompetencji Unii, dla których ustalono stanowisko Unii, przedstawiciel Unii będzie dysponował liczbą 26 głosów, co oznacza, że kworum zostanie automatycznie osiągnięte, a stanowisko Unii powinno być dominujące. Głosy zostaną uwzględnione niezależnie od reprezentacji poszczególnych państw członkowskich na posiedzeniu.

2.5. Powiadomienie Sekretarza Generalnego OTIF

Poniższa tabela zawiera zestawienie obszarów kompetencji Unii oraz zamierzonego podziału praw głosu:

Punkt porządku obrad	Kompetencja Unii	Podział praw głosu
2 – Wybór przewodniczącego i wiceprzewodniczącego	Dzielona	Państwa członkowskie
3 – Przyjęcie porządku obrad	Dzielona i wyłączna	Unia
4 – Zmiana regulaminu wewnętrznego	Dzielona i wyłączna	Unia
5 – Częściowa zmiana konwencji COTIF	Dzielona	Unia
6 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych CIM (sprawozdanie)	Wyłączna	Unia (jeżeli odbywa się głosowanie)
7 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych CUI	Dzielona	Unia
8 – Nowy załącznik H	Wyłączna	Unia
9 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych ATMF	Wyłączna	Unia
10 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych APTU	Wyłączna	Unia
11 – Konieczność harmonizacji warunków dostępu (dyskusja)	Dzielona	Nie dotyczy
12 – Sprawy różne (utworzenie grupy roboczej ekspertów prawnych)	Dzielona	Państwa członkowskie
13 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych CUV	Dzielona	Unia

Zgodnie z art. 6 ust. 4 umowy UE-OTIF Unia, reprezentowana przez Komisję, informuje OTIF z odpowiednim wyprzedzeniem przed posiedzeniem o punktach porządku obrad Komisji Rewizyjnej wchodzących w zakres kompetencji Unii (wyłącznych lub dzielonych), w których Unia wykona prawo głosu. W tym celu Komisja powinna wystosować pismo do Sekretarza Generalnego OTIF.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE NA 26. SESJI KOMISJI REWIZYJNEJ OTIF

W niniejszej sekcji omówiono zagadnienia wymagające dalszych wyjaśnień. Załącznik do proponowanej decyzji odnosi się do wszystkich punktów porządku obrad, w szczególności objaśniając sytuację w odniesieniu do kompetencji, a także stanowiska, jakie mają zostać zajęte.

3.1. Punkt 4 – Zmiana regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej

Znaczenie

Obecna wersja regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej pochodzi sprzed przystąpienia Unii do konwencji COTIF; w związku z tym niektóre jego postanowienia są przestarzałe i powinny zostać zaktualizowane. W szczególności postanowienia dotyczące prawa głosu Unii oraz ustalenia kworum (art. 4, 20 i 21) muszą zostać zmienione w celu zapewnienia ich zgodności z art. 38 COTIF i z umową UE-OTIF. Propozycje zmiany regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej zostały przedstawione w załączniku do dokumentu LAW-17125-CR 26/4, którego celem jest również rozwiązanie niektórych kwestii związanych z systemem językowym i ustaleniami roboczymi Komisji (art. 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 i 26). Te pozostałe propozycje zmian dotyczących kwestii proceduralnych wydają się właściwe, ponieważ ich celem jest poprawa zarządzania administracyjnego Komisji Rewizyjnej.

Kompetencje i wykonanie prawa głosu

Proponowane zmiany do regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej są kwestią wchodzącą w zakres kompetencji Unii, ponieważ stanowią podstawę wykonywania przez Unię jej kompetencji w ramach OTIF. Niektóre zmiany są bezpośrednio związane z przystąpieniem Unii do konwencji COTIF. Nawet w przypadku gdy kompetencja jest dzielona z państwami członkowskimi, prawa głosu powinny być wykonywane przez Unię w celu zapewnienia, aby w głosowaniu reprezentowane było 26 głosów.

Stanowisko

Należy poprzeć wszystkie projekty zmian zaproponowane przez Sekretariat OTIF w ramach tego punktu.

3.2. Punkt 5 – Częściowa zmiana konwencji bazowej

Znaczenie

Wniosek przedstawiony w dokumencie LAW-17126 CR 26/5 ma na celu udoskonalenie i uproszczenie procedury przeglądu konwencji COTIF w celu spójnego i szybkiego

wprowadzenia zmian do COTIF i jej załączników oraz w celu zapobieżenia niekorzystnemu wpływowi obecnej długotrwałej procedury wprowadzania zmian, w tym także ryzyku wystąpienia wewnętrznych rozbieżności między zmianami przyjętymi przez Komisję Rewizyjną i przez Zgromadzenie Ogólne, jak również ryzyku wystąpienia rozbieżności zewnętrznych, w szczególności z prawem Unii.

W dokumencie przedłożonym przez Sekretariat Generalny OTIF przypomniano prace i konsultacje przeprowadzone w ciągu ostatnich dwóch lat w odniesieniu do obecnych ram prawnych, potrzebę/możliwość zmiany procedury przeglądu COTIF, zawłości i niekorzystne skutki obecnej procedury przeglądu COTIF, a także międzynarodowe prawo i praktykę przyjmowania zmian traktatów w ramach organizacji międzynarodowych.

Proces ten doprowadził do wydania jednego głównego zalecenia, tj. zmiany art. 34 konwencji w celu wprowadzenia zasadniczo ustalonego okresu (36 miesięcy) na wejście w życie zmian do załączników przyjętych przez Zgromadzenie Ogólne. Proponowana zmiana obejmuje również klauzulę elastyczności pozwalającą na przedłużenie tego okresu w poszczególnych przypadkach, kiedy to „Zgromadzenie Ogólne może zdecydować, większością głosów przewidzianą w art. 14 § 6 wymaganą dla podejmowania decyzji dotyczących propozycji mających na celu zmianę samej Konwencji, o przedłużeniu terminu wejścia zmian w życie”.

Zalecenie Sekretariatu OTIF uwzględnia dominujący pogląd grupy roboczej, która zajmowała się tym zagadnieniem; ustalono, że większość członków OTIF powinna być w stanie dokonać transpozycji przyjętych zmian, w tym poprzez procedury parlamentarne, w ciągu trzech lat, co odpowiada również zwykłemu odstępowi czasu między posiedzeniami Zgromadzenia Ogólnego. Propozycja wydaje się wyważona, elastyczna i proporcjonalna oraz konieczna dla skutecznego funkcjonowania i rozwoju OTIF.

Kompetencje i wykonanie prawa głosu

Proponowana częściowa zmiana konwencji COTIF ma znaczenie dla wykonania przez Unię jej kompetencji w ramach OTIF. Wchodzi ona w zakres kompetencji Unii. Nawet w przypadku gdy kompetencja jest dzielona z państwami członkowskimi, prawa głosu powinny być wykonywane przez Unię w celu zapewnienia, aby w głosowaniu reprezentowane było 26 głosów.

Stanowisko

Należy poprzeć wniosek dotyczący zmiany art. 34 konwencji COTIF.

3.3. Punkt 6 – Częściowa zmiana załącznika B (przepisy ujednolicone CIM) – Sprawozdanie Sekretarza Generalnego OTIF

Znaczenie

Sprawozdanie zawiera przeznaczone dla Komisji Rewizyjnej informacje na temat postępów poczynionych w ramach przygotowań do przeglądu przepisów ujednoliconych CIM, ze zwróceniem szczególnej uwagi na mające zostać wprowadzone przepisy dotyczące elektronicznego listu przewozowego. Grupa robocza ds. przepisów ujednoliconych CIM

zgodziła się, że zasada równoważności funkcjonalnej² rejestracji danych z formą papierową (obecny art. 6 § 9 PU CIM) jest warunkiem wstępnym dla wszystkich funkcji, jakie papierowy list przewozowy spełnia obecnie. Jednakże zasada ta została wdrożona w różny sposób i była czasami źródłem różnic między przepisami krajowymi. Ponadto nie udało się rozwiązać wszystkich problemów, w szczególności w odniesieniu do podpisu elektronicznego.

Na 26. sesji Komisji Rewizyjnej Sekretarz Generalny przedłoży sprawozdanie na temat najważniejszych wydarzeń, które miały miejsce w ciągu ostatnich dwóch lat, a mianowicie: sprawozdania Międzynarodowego Komitetu ds. Transportu Kolejowego w sprawie digitalizacji dokumentów przewozowych oraz wniosków ze sprawozdania, obecnych prac Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki (DTLF), rozwoju sytuacji w sektorze celnym oraz potencjalnego wpływu na list przewozowy CIM jako dokument tranzytowy.

W sprawozdaniu wskazuje się na potrzebę wypracowania rozwiązań w zakresie prostego cyfrowego kolejowego dokumentu tranzytowego, który sprawnie współpracowałby z dokumentami przewozowymi. Zdaniem Sekretariatu OTIF będzie to wymagać określenia interfejsów, jakie należy opracować za pomocą rozwiązań cyfrowych w sektorze.

W tym celu Sekretarz Generalny zamierza włączyć następujące dwie kwestie priorytetowe do programu prac grupy roboczej ekspertów prawnych, która może zostać utworzona w 2018 r.:

- ocena powiązań między przepisami celnymi i przepisami w dziedzinie transportu w celu zapewnienia skutecznego międzynarodowego ruchu kolejowego, zwłaszcza w dziedzinie transportu towarowego;
- ocena digitalizacji transportu międzynarodowego, w szczególności dokumentów przewozowych.

Kompetencje, wyrażenie stanowiska i ewentualne wykonanie prawa głosu

Jak wspomniano w sekcji powyżej, digitalizacja dokumentów przewozowych w transporcie kolejowym ma wpływ na niektóre dziedziny prawodawstwa unijnego, w szczególności na przepisy celne. W związku z tym kompetencja Unii w tej dziedzinie jest wyłączna. Unia powinna wyrazić stanowisko w tej sprawie, a jeżeli zorganizowane zostanie głosowanie, powinna wykonać prawo głosu.

Stanowisko

Proponuje się następujące stanowisko: zapoznanie się ze sprawozdaniem, przedstawienie informacji na temat obecnych działań i wydarzeń, zachęcenie do dalszych prac nad oceną powiązań między przepisami celnymi i przepisami w dziedzinie transportu kolejowego, poparcie dla utworzenia grupy roboczej złożonej z ekspertów prawnych lub alternatywnych ustaleń dotyczące koordynacji w ramach istniejących organów OTIF w odniesieniu do spraw celnych i digitalizacji dokumentów przewozowych w transporcie towarowym.

² Zasada równoważności funkcjonalnej określa kryteria, zgodnie z którymi komunikację elektroniczną można uznać za równoważną z komunikacją papierową. W szczególności określono w jej ramach szczegółowe wymogi, które musi spełniać komunikacja elektroniczna w celu realizacji tych samych celów i funkcji, do realizacji których dążą określone pojęcia w tradycyjnym systemie papierowym – na przykład „na piśmie”, „oryginalny”, „podpisane” i „rejestracja”.

3.4. Punkt 7 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych CUI (załącznik E)

Znaczenie

Niniejszy punkt dotyczy przepisów ujednoliconych o umowie użytkowania infrastruktury (PU CUI).

Proponowane zmiany dotyczą art. 1 (Zakres), art. 3 (Definicje), art. 8 (Odpowiedzialność zarządzającego), art. 9 (Odpowiedzialność przewoźnika) oraz obejmują poprawki redakcyjne w art. 3, 5, 5bis, 7 i 10 PU CUI. Proponuje się również przyjęcie sprawozdania wyjaśniającego zmiany, które mają być przyjęte w PU CUI.

Główna istotna zmiana ma na celu doprecyzowanie zakresu PU CUI poprzez wprowadzenie w art. 3 definicji „międzynarodowego ruchu kolejowego” oznaczającego „ruch wymagający zastosowania międzynarodowej trasy pociągu lub kilku kolejnych krajowych tras pociągu zlokalizowanych w co najmniej dwóch państwach i koordynowanych przez odpowiednich zarządców infrastruktury”, a także poprzez odpowiednią zmianę art. 1 (Zakres), przy zachowaniu powiązania z PU CIV i CIM.

Celem jest zapewnienie, aby PU CUI były bardziej systematycznie stosowane zgodnie z ich przeznaczeniem, tj. w międzynarodowym ruchu kolejowym. W istocie obecna definicja zakresu stosowania pochodzi z początków PU CUI w latach 90 XX w., kiedy Unia Europejska wprowadziła oddzielenie eksploatacji infrastruktury kolejowej od świadczenia usług kolejowych. OTIF zauważyła wtedy, że te dwa obszary objęte uregulowaniami były ze sobą powiązane oraz że szczególnie ważne było ustanowienie jednolitego systemu prawnego (prywatnego prawa umów) w odniesieniu do roszczeń zwrotnych między przewoźnikami/przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcami infrastruktury w ramach konwencji COTIF. W tym kontekście wydawało się logiczne, aby powiązać zakres stosowania nowego załącznika E, który regulował umowy użytkowania infrastruktury, z wykonywaniem przewozów zgodnie z umowami przewozu na podstawie CIV i CIM. W związku z tym przepisy ujednolicone CUI mają zastosowanie „do każdej umowy o użytkowanie infrastruktury kolejowej w celu prowadzenia przewozów międzynarodowych w rozumieniu Przepisów ujednoliconych CIV i Przepisów ujednoliconych CIM” (art. 1 PU CUI).

Zasadniczo było to interpretowane w ten sposób, że stosunek pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym a jego klientami określa przepisy prawa, które mają zastosowanie pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym a zarządcą infrastruktury (prawo krajowe dla krajowej umowy przewozu; PU CUI dla międzynarodowej umowy przewozu). Zasadniczą kwestią było rozważenie, czy dla zastosowania PU CUI wystarczy, że pociąg przewozi co najmniej jednego pasażera z biletem CIV lub co najmniej jedną przesyłkę z listem przewozowym CIM, niezależnie od tego, czy trasa pociągu obejmowałaby jeden lub kilka odcinków wyłącznie w ruchu krajowym – zwracając jednocześnie uwagę na fakt, że zasady odpowiedzialności w ramach CUI są bardziej restrykcyjne w stosunku do niektórych przepisów krajowych i że zgodnie z prawem unijnym alokacji zdolności przepustowej infrastruktury dokonuje się na szczeblu krajowym.

Problem wynika z faktu, że: 1) aby wykonać jedną umowę przewozu, przewoźnik nie musiał konieczności zawrzeć jednej umowy użytkowania infrastruktury kolejowej; 2) trudno jest dokonać jasnego rozróżnienia między użytkowaniem infrastruktury kolejowej dla transportu

krajowego i dla transportu międzynarodowego, w szczególności w przypadku, gdy trasa pociągu obejmuje odcinek między dwoma państwami członkowskimi, w połączeniu z jednym lub kilkoma odcinkami objętymi wyłącznie trasą krajową.

W 2014 r. Sekretariat OTIF stworzył specjalną grupę roboczą, w której skład weszli przedstawiciele państw członkowskich COTIF, Komisji Europejskiej i podmiotów z sektora.

Projekt zmiany zaproponowany Komisji Rewizyjnej odpowiada tekstowi kompromisowemu będącemu wynikiem prac grupy roboczej *ad hoc*, która odbyła cztery spotkania w dniach 10 grudnia 2014 r., 8 lipca 2015 r., 24 listopada 2015 r. i 31 maja 2016 r. Komisja Europejska wniosła wkład w wynik prac, który potwierdza zastosowanie PU CUI wyłącznie do międzynarodowego ruchu kolejowego, zgodnie z zakresem i celem konwencji COTIF, tj. przewozami międzynarodowymi – co zostało wyjaśnione w nowej definicji.

W odpowiedzi na wniosek Sekretariatu OTIF Międzynarodowy Komitet ds. Transportu Kolejowego (CIT) przedłożył stanowisko negocjacyjne – dokument LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1 – podkreślając w nim szereg kwestii, które były już przedmiotem dyskusji wymienionej wyżej grupy roboczej podczas jej posiedzeń. Zasadniczo CIT twierdzi, że jeśli chodzi o roszczenie zwrotne przewoźnika wobec zarządcy infrastruktury, odcinek krajowy następujący bezpośrednio przed lub po odcinku międzynarodowym nie powinien zostać wyłączony, ale właśnie powinien być objęty zakresem PU CUI. Międzynarodowy Komitet ds. Transportu Kolejowego proponuje następującą zmianę proponowanego tekstu w art. 3 zgłoszonego przez Sekretariat (skreślenie – tekst skreślony, dodanie – tekst podkreślony): „aa) »międzynarodowy ruch kolejowy« oznacza ruch wymagający zastosowania międzynarodowej trasy pociągu, ~~lub~~ kilku kolejnych krajowych tras pociągu zlokalizowanych w co najmniej dwóch państwach i koordynowanych przez odpowiednich zarządców infrastruktury; lub jednej trasy pociągu na potrzeby międzynarodowego przewozu kolejowego w rozumieniu Przepisów Ujednoliconych CIV i Przepisów Ujednoliconych CIM.”

Celem wniosku CIT jest zapewnienie szerokiego stosowania PU CUI, tak aby obejmowały one również trasy krajowe, jeżeli łączą się one z międzynarodową trasą pociągu. CIT argumentuje, że „objęcie prawa przedsiębiorstw kolejowych do roszczeń zwrotnych wobec zarządcy infrastruktury przepisami krajowymi jest problematyczne z punktu widzenia przejrzystości i pewności prawa, jako że ogólne przepisy krajowe (prawo umów) w poszczególnych państwach nieco się różnią, zwłaszcza w odniesieniu do rozkładu ciężaru dowodu lub pośrednich szkód lub strat mienia.”

Komisja jest zdania, że wniosek ten nie przyczynia się do poprawy projektu zmiany zaproponowanej przez Sekretariat OTIF i nie przestrzega podstawowej zasady, że PU CUI nie są przeznaczone do stosowania do krajowych tras pociągu, gdzie co do zasady należy stosować prawo krajowe.

Jeżeli chodzi o projekt zmiany art. 8 (Odpowiedzialność zarządzającego) zaproponowanej przez Sekretariat OTIF, Komisja zauważa, że jest to zasadniczo poprawka redakcyjna i nie ma żadnego wpływu na zakres lub treść przepisu. Projekty zmian art. 9 oraz art. 3, 5, 5bis, 7 i 10 są ściśle redakcyjne.

Kwestie proceduralne

Zgodnie z analizą dokonaną przez Sekretariat OTIF w dokumencie LAW-17126 CR 26/7.2, Komisja Rewizyjna może nie mieć kompetencji do podejmowania decyzji w przedmiocie wszystkich punktów proponowanych zmian, które mogą całkowicie lub częściowo wejść

w zakres kompetencji Zgromadzenia Ogólnego. Sekretariat proponuje, aby Komisja Rewizyjna przyjęła wnioski dotyczące zmian, zaś wszystkie zmiany do PU CUI powinny zostać przedłożone Zgromadzeniu Ogólnemu w celu podjęcia decyzji.

Kompetencje i wykonanie prawa głosu

Przepisy ujednolicone zawarte w załączniku E odnoszą się do prywatnego prawa umów o użytkowanie infrastruktury w międzynarodowym ruchu kolejowym. Proponowane zmiany nie wydają się mieć wpływu lub zmieniać zakresu obowiązujących przepisów unijnych. W związku z tym Unia dzieli kompetencje w tej kwestii z państwami członkowskimi. Ponieważ Unia dysponuje liczbą głosów równą liczbie państw członkowskich, które są umawiającymi się stronami COTIF, w celu zapewnienia, aby w głosowaniu reprezentowane było 26 głosów, proponuje się, aby Unia wykonała swoje prawo głosu w imieniu państw członkowskich.

Stanowisko

Należy poprzeć wnioski Sekretariatu Generalnego dotyczące zmian, tj. dotyczące art. 1 § 1 i 2, art. 3 [nowa litera aa) oraz zmiany lit. b), c) i g)], art. 5 § 1, art. 5bis § 1 i 2, art. 7 § 2, art. 8 § 1 i 2, art. 9 § 1 oraz art. 10 § 3 PU CUI.

Sekretarz Generalny OTIF powinien zostać wezwany do przedłożenia wszystkich zmian do PU CUI Zgromadzeniu Ogólnemu w celu podjęcia decyzji.

3.5. Punkt 8 – Nowy załącznik H dotyczący bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym

Znaczenie

Na posiedzeniu Zgromadzenia Ogólnego w 2015 r. Sekretarz Generalny OTIF zaproponował stworzenie podstawy prawnej w COTIF w celu wspierania interoperacyjności poza granicami Unii Europejskiej. W projekcie nowego załącznika H określono przepisy regulujące bezpieczną eksploatację pociągów w ruchu międzynarodowym. Polega to na tym, że organy państwowe będą wydawać certyfikaty bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych w oparciu o zharmonizowane kryteria na dowód, że przedsiębiorstwa kolejowe są w stanie bezpiecznie eksploatować pociągi w danym państwie. Projekt tekstu wywodzi się bezpośrednio z dorobku prawnego Unii oraz stanowi kolejny krok w kierunku wspólnych przepisów w zakresie wymogów dotyczących przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pociągów w Unii i poza nią. Pod warunkiem uwzględnienia pewnych uwag, projekt tekstu nowego załącznika H do konwencji COTIF byłby w pełni zgodny z przepisami nowej dyrektywy (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa i powiązanego prawodawstwa wtórnego.

Kompetencje i wykonanie prawa głosu

Unia przyjęła znaczącą liczbę instrumentów prawnych w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa, w tym w ramach czwartego pakietu kolejowego przyjętego w 2016 r. Proponowane przyjęcie nowego załącznika H do konwencji COTIF ma wpływ na obszar objęty dyrektywą (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona).

Kompetencja Unii ma zatem charakter wyłączny, w związku z czym Unia powinna wykonać prawo głosu.

Stanowisko

W odniesieniu do projektu nowego załącznika H (dokument LAW-17131-CR26/8.1), Unia powinna zagłosować za przyjęciem proponowanego tekstu, z zastrzeżeniem następujących zmian (skreślenie – tekst skreślony, dodanie – tekst podkreślony):

- Art. 2 lit. b): Zastąpienie słów „organ certyfikacji” słowami „organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa”. Zmianę należy wprowadzić konsekwentnie w całym tekście. W języku niemieckim: „Sicherheitsbescheinigungsbehörde” zamiast „Zertifizierungsbehörde”. W języku francuskim: „autorité de certification de sécurité” zamiast „autorité de certification”.

Propozycja ta ma na celu zapewnienie spójności z terminologią dorobku prawnego UE oraz w ramach załącznika H (art. 5 odnosi się do „certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa”). Poprawka ta jest zalecana, ale nie jest warunkiem głosowania pozytywnego.

- Art. 4 ust. 1: Dodanie zdania „Organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i organ nadzoru, o którym mowa w art. 6 ust. 1, mogą być dwoma odrębnymi podmiotami lub mogą zostać włączone do tej samej organizacji.”

Propozycja ta ma na celu wyjaśnienie, że dozwolone są obie struktury instytucjonalne i uniknięcie sytuacji, w której państwa członkowskie, w których krajowy organ ds. bezpieczeństwa pełni obie te role, byłyby zobowiązane do utworzenia dwóch odrębnych podmiotów.

- Art. 6 ust. 1: Dodanie zdania „Organ nadzoru i organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 1, mogą być dwoma odrębnymi podmiotami lub mogą zostać włączone do tej samej organizacji.”

Propozycja ta ma na celu wyjaśnienie, że dozwolone są obie struktury instytucjonalne i uniknięcie sytuacji, w której państwa członkowskie, w których krajowy organ ds. bezpieczeństwa pełni obie te role, byłyby zobowiązane do utworzenia dwóch odrębnych podmiotów.

- Art. 8 ust. 3 lit. b) Zmiana tekstu w następujący sposób: „Procedury oraz wspólna metoda oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, które mają być stosowane przez organy certyfikacji przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa, w tym niezbędne powiązania ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą oceny ryzyka i z innymi odpowiednimi przepisami.”

Dodanie odniesienia do „procedur”: Procedury takie zostały uwzględnione w unijnej wspólnej metodzie oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem (CSM SMS) i zostały obecnie włączone do projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji w sprawie praktycznych ustaleń dotyczących wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa. Jeżeli OTIF chce zachować ten sam zakres harmonizacji, jak planowano pierwotnie, oprócz wymogów

dotyczących CSM SMS powinien uwzględnić również odpowiednie procedury. Poprawka ta jest zalecana, ale nie jest warunkiem głosowania pozytywnego.

Powiązanie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą oceny ryzyka (CSM RA) i z innymi odpowiednimi przepisami: Projekt rozporządzenia delegowanego Komisji ustanawiającego wspólne metody bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem nakłada obowiązek stosowania CSM RA i innych przepisów (w szczególności, ale nie wyłącznie, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) „Ruch kolejowy” w celu zapewnienia, aby „ustalenia operacyjne [organizacji] były zgodne z dotyczącymi bezpieczeństwa wymogami mających zastosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności i odpowiednich przepisów krajowych oraz wszelkimi innymi stosownymi wymogami”. W związku z powyższym należy poprzeć i zdecydowanie bronić poprawki art. 8 ust. 3 lit. b).

- Art. 8 ust. 3 lit. c): Zmiana tekstu na „Wspólna metoda oceny bezpieczeństwa dotycząca monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe, ~~a także, w stosownych przypadkach,~~ zarządców infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie”.

Propozycja ta jest zgodna z art. 7 ust. 4 załącznika H, która wymaga zarówno od przedsiębiorstw kolejowych, jak i zarządców infrastruktury „ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz monitorowania jego prawidłowego stosowania”. Stosowanie CSM dotyczącej monitorowania jest obowiązkowe dla zarządców infrastruktury w UE i przyniesie korzyści poza obszarem Unii. Stosowanie CSM dotyczącej monitorowania jest obowiązkowe dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Obowiązkowe stosowanie CSM przez zarządców infrastruktury jest zalecane, ale nie jest warunkiem głosowania pozytywnego. Obowiązkowe stosowanie CSM przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie jest wymagane i powinno zostać uwzględnione w tekście.

- Art. 2 lit. f): poprawka redakcyjna, dostosowanie do terminologii unijnej (w języku niemieckim): „»Eisenbahnsystem« das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”.
- Art. 7 ust. 4: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): „Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~ ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.”

Jeśli chodzi o proponowane zmiany art. 2, 6, 20, 33 i 35 konwencji COTIF (dokument LAW-17131-CR26/8.2), które są rzeczywiście niezbędne w celu włączenia nowego załącznika H do COTIF, Unia powinna zagłosować za przyjęciem zaproponowanego tekstu i zgodzić się na zwrócenie się do Sekretarza Generalnego o przedłożenie ich Zgromadzeniu Ogólnemu w celu podjęcia decyzji.

3.6. Punkt 9 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych ATMF (załącznik G)

Znaczenie

Dla międzynarodowego ruchu kolejowego ważne jest, aby przepisy mające zastosowanie na mocy prawa unijnego i konwencji COTIF zostały zharmonizowane. PU ATMF są zgodne z przepisami unijnej dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności i z odpowiednimi częściami dyrektywy 2009/49/WE w sprawie bezpieczeństwa. Po przyjęciu czwartego pakietu kolejowego Unia zmieniła różne przepisy tego dorobku prawnego i poinformowała Komisję Ekspertów Technicznych (CTE) OTIF i jej stałą grupę roboczą o tych zmianach. Na podstawie analizy Komisji Sekretariat OTIF i grupa robocza przygotowały zmiany PU ATMF w celu zapewnienia ciągłej harmonizacji z prawem Unii.

Zmiany dotyczące art. 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 i 13 PU ATMF są konieczne, aby zharmonizować niektóre terminy z nowymi przepisami UE oraz aby uwzględnić pewne zmiany proceduralne w UE, w szczególności fakt, że Agencja Kolejowa Unii Europejskiej będzie organem właściwym do wydawania zezwoleń dla pojazdów. Podstawowa koncepcja ATMF nie jest przedmiotem proponowanych zmian.

Kompetencje i wykonanie prawa głosu

Unia przyjęła znaczącą liczbę instrumentów prawnych w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa, również w ramach czwartego pakietu kolejowego przyjętego w 2016 r. W obecnym przypadku projekt tekstu zmienia PU ATMF obejmujące zezwolenia dla pojazdów. Przepisy te są objęte dyrektywą (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona). Kwestia ta wchodzi zatem w zakres (wyłącznych) kompetencji Unii, a zatem Unia powinna wykonać prawo głosu.

Stanowisko

Projekty zmian, określone w dokumencie LAW-17133-CR26/9, opierają się na wniosku Unii i – pod warunkiem uwzględnienia poniższych uwag – byłyby w pełni zgodne z odnośnymi przepisami nowej dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności i powiązanego prawodawstwa wtórnego.

Unia powinna poprzeć proponowane projekty zmian, z zastrzeżeniem poniższych zmian: (skreślenie – tekst skreślony, dodanie – tekst podkreślony):

– Art. 7 ust. 1a: Zmiana tekstu w następujący sposób:

„Pojazdy spełniają wymogi ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie w momencie przedłożenia wniosku o dopuszczenie, modernizację lub odnowienie, zgodnie z niniejszymi przepisami ujednoliconymi i przy uwzględnieniu strategii migracji dotyczącej stosowania ujednoliconych przepisów technicznych określonych w art. 8 ust. 2a i art. 8 ust. 4 lit. f) APTU oraz możliwości stosowania odstępstw określonych w art. 7a ATMF; zgodność jest stale utrzymywana w okresie użytkowania każdego pojazdu.

CTE rozważy potrzebę opracowania załącznika do niniejszych przepisów ujednoliconych, w tym przepisów umożliwiających wnioskodawcom uzyskanie większej pewności prawa co do przepisów, które należy stosować, jeszcze przed złożeniem wniosku o dopuszczenie, modernizację lub odnowienie pojazdów.”

Pewność prawa ma zasadnicze znaczenie dla przemysłu UE. Celem propozycji jest zwiększenie pewności prawa, między innymi poprzez wprowadzenie (unijnej) procedury wstępnego zaangażowania – dobrowolnego procesu w trakcie którego, na podstawie informacji dostarczonych przez wnioskodawcę, podmiot udzielający zezwolenia wydaje opinię zawierającą określenie wersji TSI i przepisów krajowych, które należy stosować we wniosku o udzielenie zezwolenia (bez uszczerbku dla zmian w wymogach prawnych, które mogłyby unieważnić tę opinię). Celem propozycji jest udzielenie CTE mandatu, by rozważyć włączenie takich przepisów w COTIF.

- Art. 2 lit. w): zmiana definicji i zastosowanie terminu „pojazd” konsekwentnie w całym tekście (we wszystkich językach).

Definicja powinna brzmieć: „»pojazd« oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez”. Definicja ta jest spójna z definicją w art. 2 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności. W całym tekście powinien być stosowany termin „pojazd(y)”, nie zaś termin „pojazd kolejowy”, który figuruje w niektórych miejscach.

- Art. 5: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): Zastąpienie „Notifikation” przez „Notifizierung” w tekście „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]” oraz „Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.”

- Art. 10: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): Zastąpienie „Verzeichnis” przez „Dossier” w tekście „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.” oraz „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen”.

- Art. 13 ust. 1 lit. a): poprawka redakcyjna (w języku angielskim i niemieckim): Zastąpienie CTE pełną nazwą komisji w tekście „comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts,” oraz „mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;”.

- Dodanie następującego art. 14: „Artykuł 14 – Załączniki i zalecenia

§ 1 Komisja Ekspertów Technicznych podejmuje decyzję o przyjęciu załącznika lub przepisu zmieniającego załącznik zgodnie z procedurą określoną w art. 16, 20 i 33 § 6 Konwencji. Decyzje wchodzi w życie zgodnie z art. 35 § 3 i 4 Konwencji.

§ 2 Wniosek o przyjęcie załącznika lub przepisu zmieniającego załącznik może zostać złożony przez: a) każde Umawiające się Państwo; b) każdą organizację regionalną zgodnie z definicją zawartą w art. 2 lit. x) ATMF; c) każde reprezentatywne stowarzyszenie międzynarodowego, dla którego członków istnienie załącznika jest niezbędne ze względów bezpieczeństwa i gospodarki do celów wykonywania ich działalności.

§ 3 Przygotowanie załączników należy do obowiązków Komisji Ekspertów Technicznych, wspieranej przez właściwe grupy robocze i Sekretarza Generalnego w oparciu o wnioski sporządzone zgodnie z § 2.

§ 4 Komisja Ekspertów Technicznych może zalecić metody i praktyki dotyczące dopuszczenia technicznego urządzeń kolejowych stosowanych w ruchu międzynarodowym.”

Artykuł ten jest niezbędny w celu określenia, w jaki sposób CTE może wypełnić mandat udzielony jej na mocy proponowanego dodatkowego zdania w art. 7 ust. 1a. Jest on identyczny z art. 8 nowego załącznika H.

3.7. Punkt 10 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych APTU (załącznik F)

Znaczenie

Dla międzynarodowego ruchu kolejowego ważne jest, aby przepisy mające zastosowanie na mocy prawa unijnego i konwencji COTIF zostały zharmonizowane. Przepisy ujednolicone ATMF są zgodne z przepisami dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności, co dotyczy w szczególności treści ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) i ich równoważności z unijnymi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI). Po przyjęciu czwartego pakietu kolejowego, a w szczególności wersji przekształconej dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności, Unia zmieniła różne przepisy tego dorobku prawnego i poinformowała Komisję Ekspertów Technicznych (CTE) OTIF i jej stałą grupę roboczą o tych zmianach. Na podstawie analizy Komisji Europejskiej Sekretariat OTIF i grupa robocza przygotowały zmiany PU APTU w celu zapewnienia ciągłej harmonizacji z prawem Unii. Zmiany dotyczą art. 8 PU APTU i polegają na dodaniu do treści UTP dwóch sekcji równoważnych z unijnymi TSI. Zmiany te są konieczne dla zapewnienia, aby treść przyszłych unijnych TSI i UTP konwencji COTIF pozostała równoważna. Podstawowa koncepcja APTU nie jest przedmiotem proponowanych zmian.

Kompetencje i wykonanie prawa głosu

Unia przyjęła znaczącą liczbę instrumentów prawnych w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa, również w ramach czwartego pakietu kolejowego przyjętego w 2016 r. W obecnym przypadku projekt tekstu zmienia PU APTU obejmujące specyfikacje techniczne dla pojazdów kolejowych. Przepisy te są objęte dyrektywą (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona). Kwestia ta wchodzi zatem w zakres wyłącznych kompetencji Unii, a zatem Unia powinna wykonać prawo głosu.

Stanowisko

Projekty zmian, określone w dokumencie LAW-17133-CR26/10, opierają się na wniosku Unii i są w pełni zgodne z przepisami nowej dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności i powiązanego prawodawstwa wtórnego.

Unia powinna poprzeć zmiany art. 8 załącznika F do konwencji COTIF oraz zatwierdzenie zmian w odpowiednim sprawozdaniu wyjaśniającym.

3.8. Punkt 13 – Częściowa zmiana przepisów ujednoliconych CUV (przedłożona przez Szwajcarię)

Znaczenie

W dniu 13 listopada 2017 r. Szwajcaria przedłożyła dokument LAW-17144-CR 26/13 zawierający wniosek o zmianę art. 7 ust. 1 PU CUV dotyczącego odpowiedzialności posiadacza pojazdu i użytkownika pojazdu (przedsiębiorstw kolejowych) w przypadku szkód spowodowanych przez pojazd, wynikających z wady pojazdu.

W dniu 18 grudnia 2017 r. Sekretariat OTIF opublikował zewnętrzną ekspertyzę prawną dotyczącą wniosku Szwajcarii (dokument LAW-17156-CR26/13 Add.1). W dniu 19 stycznia 2018 r. Sekretariat OTIF opublikował również dokument LAW-18001-CR26/13 Add.2 dotyczący przeglądu wniosków o zmianę art. 7 PU CUV. W dokumencie tym streszczono wcześniejszą dyskusję prowadzoną w ramach właściwej grupy roboczej OTIF i przypomniano, że podczas ostatniego posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego we wrześniu 2015 r. nie można było przyjąć żadnego wniosku dotyczącego decyzji.

Wniosek Szwajcarii przedkłada się Komisji Rewizyjnej do rozpatrzenia i ewentualnego przedłożenia na najbliższym posiedzeniu Zgromadzenia Ogólnego, które podejmie decyzję. We wniosku dodano nowe kryterium w celu przedstawienia dowodów odpowiedzialności posiadacza za szkodę wyrządzoną w wyniku wady pojazdu. Zgodnie z obecnym art. 7 PU CUV, jeżeli jest on stosowany przez umawiające się strony, posiadacz pojazdu ponosi odpowiedzialność jedynie wtedy, gdy udowodniono, że szkoda spowodowana przez pojazd wynika z jego winy. Proponowana zmiana polega na wprowadzeniu drugiego kryterium, zgodnie z którym posiadacz musi udowodnić, że nie ponosi odpowiedzialności za wadę, która leży u podstaw szkody.

Należy zauważyć, że ust. 2 obecnego art. 7 PU CUV stanowi, że „Strony umowy mogą zawrzeć porozumienia wprowadzające odchylenia od postanowień § 1”.

Na tej podstawie przedsiębiorstwa w sektorze prowadziły negocjacje w latach 2013–2016, których skutkiem była umowa zatwierdzona przez 600 przedsiębiorstw kolejowych, umożliwiająca wprowadzanie niezbędnych zmian do jednolitej ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (GCU)³, aby lepiej sprecyzować zakres odpowiedzialności właścicieli wagonów. Podpisana umowa wprowadziła do GCU nowy artykuł 27 dotyczący zasady odpowiedzialności w przypadku szkód spowodowanych przez wagon w celu osiągnięcia lepszej równowagi i zapewnienia większej jasności dla całego sektora w przypadku szkody spowodowanej przez wagon. W szczególności artykuł ten wprowadza pojęcie „domniemania winy”, które umożliwia przypisanie odpowiedzialności posiadaczowi pojazdu w przypadku wady pojazdu powstałej w wyniku niespełnienia obowiązku utrzymania. Zmiana ta ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2017 r.

³ Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów towarowych (GCU) to wielostronne ramy umowne oparte na CUV i je uzupełniające (CUV – załącznik D do COTIF) w odniesieniu do użytkowania wagonów; zawiera ona wszystkie istotne wzajemne prawa i obowiązki przedsiębiorstw kolejowych i posiadaczy wagonów w odniesieniu do użytkowania wagonów i oszczędza stronom umowy potrzeby negocjowania wielu umów dwustronnych, zapewniając tym samym interoperacyjność wagonów na zliberalizowanym europejskim rynku kolejowym; mogą ją uzupełniać w sposób elastyczny inne porozumienia umowne, jeżeli zajdzie taka potrzeba; nie obejmuje ona warunków handlowych.

Art. 27 GCU ma obecnie następujące brzmienie: „Artykuł 27: Zasada odpowiedzialności

27.1 Posiadacz lub będący stroną niniejszej Umowy poprzedni użytkownik wagonu odpowiada za szkody spowodowane przez wagon, o ile można wykazać, że szkoda powstała z jego winy. Domniemywa się winę posiadacza, jeśli nie wypełnił prawidłowo swoich obowiązków wynikających z art. 7, chyba że uchybienie to nie spowodowało ani nie przyczyniło się do powstania szkody.

27.2 Winny spowodowania szkody uwalnia użytkujące KPP od roszczeń osób trzecich, jeżeli nie ponosi ono winy.

27.3 W przypadku częściowej winy użytkującego KPP w powstaniu szkody, odpowiedzialni będą likwidować szkodę proporcjonalnie do ich udziału w powstaniu szkody.

27.4 Jeżeli za szkodę odpowiedzialność ponosi osoba trzecia samodzielnie lub częściowo, to strony, przy likwidacji szkody w pierwszej kolejności uwzględniają odpowiedzialność osoby trzeciej. W szczególności sygnatariusz, który podpisał umowę z osobą trzecią, realizuje roszczenie względem osoby trzeciej w trybie priorytetowym.

27.5 Na żądanie posiadacz jest zobowiązany udowodnić posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej zgodnie z przepisami obowiązującego prawa.”

Obecnie większość posiadaczy i przedsiębiorstw kolejowych działających w Unii stosuje GCU zgodnie z ust. 2 obecnego art. 7 CUV. Wniosek Szwajcarii nie jest zatem niezbędny, ponieważ umowy zawarte przez przedsiębiorstwa sektora są wystarczające, aby jasno określić odpowiedzialność posiadacza i przedsiębiorstwa kolejowego w przypadku szkody spowodowanej przez pojazd na podstawie umowy sprzedaży. Nic nie wskazuje na to, że umowa nie zapewnia właściwej równowagi między interesami poszczególnych stron. Ponadto wniosek Szwajcarii nie zawiera solidnego i wystarczającego uzasadnienia proponowanych zmian.

Kompetencje i wykonanie prawa głosu

Przepisy ujednolicone zawarte w załączniku D odnoszą się do prawa umów o użytkowanie pojazdów w międzynarodowym ruchu kolejowym. Proponowane zmiany dotyczące odpowiedzialności za straty lub szkody spowodowane przez pojazd, nie mają wpływu na obowiązujące przepisy unijne ani nie zmieniają ich zakresu. W związku z tym Unia dzieli kompetencje w tej kwestii z państwami członkowskimi.

Ponieważ Unia dysponuje liczbą głosów równą liczbie państw członkowskich, które są umawiającymi się stronami COTIF, w celu zapewnienia, aby w głosowaniu reprezentowane było 26 głosów, proponuje się, aby Unia wykonała swoje prawo głosu w imieniu państw członkowskich.

Stanowisko

Unia powinna głosować przeciwko wnioskowi dotyczącemu rozważenia zmiany art. 7 PU CUV przedłożonemu przez Szwajcarię.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

Art. 218 ust. 9 TFUE określa 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”.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁴.

Komisja Rewizyjna OTIF jest organem utworzonym przez umowę, a mianowicie Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).

Akty, do przyjęcia których Komisja Rewizyjna jest wezwana, są aktami mającymi skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie transportu kolejowego.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

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

4.2. Materialna podstawa prawna

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy w pierwszej kolejności od celu i treści planowanego aktu w odniesieniu do tego, jakie stanowisko zostaje zajęte w imieniu Unii. Planowany akt dotyczy transportu kolejowego.

Materialną podstawą prawną dla decyzji, której dotyczy wniosek, jest zatem art. 91 TFUE.

4.3. Wniosek

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

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ponieważ akt Komisji Rewizyjnej OTIF dokona zmian COTIF i jej niektórych załączników, należy opublikować go w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* po jego przyjęciu.

⁴ Wyrok w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Wniosek

DECYZJA RADY

określająca stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 26. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w załącznikach do tej konwencji

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanej dalej „konwencją COTIF”) zgodnie z decyzją Rady 2013/103/UE⁵.
- (2) Wszystkie państwa członkowskie, z wyjątkiem Cypru i Malty, stosują konwencję COTIF.
- (3) Komisja Rewizyjna, powołana zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. c) konwencji COTIF, na swojej 26. sesji zaplanowanej na 27 lutego – 1 marca 2018 r., ma podjąć decyzję odnośnie do pewnych zmian w konwencji COTIF oraz w jej niektórych załącznikach, a mianowicie: załączniku E (Przepisy ujednolicone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej – CUI), załączniku F (Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu – APTU) oraz G (Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu – ATMF).
- (4) Podczas tej sesji Komisja Rewizyjna ma również podjąć decyzję w sprawie przyjęcia nowego załącznika H dotyczącego bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym.

⁵ Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzypaństwową 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). Tekst Umowy między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF (zwanej dalej „umową”) jest załączony do decyzji Rady.

- (5) Zmiany regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej OTIF mają na celu aktualizację niektórych przepisów w wyniku przystąpienia Unii do konwencji COTIF w 2011 r., w szczególności w odniesieniu do przepisów regulujących prawo głosu organizacji regionalnej oraz ustalenie kworum.
- (6) Zmiany konwencji COTIF mają na celu udoskonalenie i uproszczenie procedury przeglądu konwencji COTIF w celu spójnego i szybkiego wprowadzenia zmian do COTIF i jej załączników oraz w celu zapobieżenia niekorzystnemu wpływowi obecnej długotrwałej procedury wprowadzania zmian, w tym także ryzyku wystąpienia wewnętrznych rozbieżności między zmianami przyjętymi przez Komisję Rewizyjną i przez Zgromadzenie Ogólne, jak również ryzyku wystąpienia rozbieżności zewnętrznych, w szczególności z prawem Unii.
- (7) Zmiany w załączniku E (CUI) mają na celu wyjaśnienie zakresu stosowania przepisów ujednoliconych CUI w celu zapewnienia ich bardziej systematycznego stosowania zgodnie z przeznaczeniem, tj. w międzynarodowym ruchu kolejowym, takim jak korytarze towarowe lub w międzynarodowych pociągach pasażerskich.
- (8) Zmiany w załącznikach F (APTU) oraz G (ATMF) mają na celu harmonizację przepisów OTIF z przepisami UE, w szczególności po przyjęciu przez Unię w 2016 r. czwartego pakietu kolejowego.
- (9) Nowy załącznik H ma na celu poprawę interoperacyjności poza granicami Unii Europejskiej w oparciu o koncepcję zharmonizowanych kryteriów wydawania przez organy państwowe certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych na dowód, że przedsiębiorstwa kolejowe są w stanie bezpiecznie eksploatować pociągi w danym państwie.
- (10) Większość proponowanych zmian jest zgodna z prawem oraz celami strategicznymi Unii i w związku z tym powinna zostać poparta przez Unię. Niektóre zmiany wymagają dalszej dyskusji w ramach Unii i powinny zostać odrzucone na 26. sesji Komisji Rewizyjnej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 26. sesji Komisji Rewizyjnej ustanowionej przez Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. zmienioną protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., określono w załączniku do niniejszej decyzji.
2. Nieznaczne zmiany w dokumentach, o których mowa w załączniku do niniejszej decyzji, mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w Komisji Rewizyjnej bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 2

Decyzja Komisji Rewizyjnej OTIF, po jej przyjęciu, zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*