

Bruksela, 21 kwietnia 2020 r.
(OR. en)

7440/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0061 (NLE)

TRANS 162

WNIOSEK

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 20 kwietnia 2020 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii
Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2020) 154 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący DECYZJI 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 ujednoczonych przepisów
technicznych dotyczących hałasu wywołwanego przez tabor kolejowy,
ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących wagonów towarowych
i ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących oznaczeń
na pojazdach oraz przyjęcia całościowego przeglądu zasad certyfikacji
i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz specyfikacji
dotyczących rejestrów pojazdów

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 154 final.

Zał.: COM(2020) 154 final

Bruksela, dnia 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (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 ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących wagonów towarowych i ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących oznaczeń na pojazdach oraz przyjęcia całościowego przeglądu zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz specyfikacji dotyczących rejestrów pojazdów

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

W dniach 16–17 czerwca 2020 r. odbędzie się w Bernie 13. posiedzenie Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF). Porządek obrad obejmuje:

- wniosek w sprawie zmiany UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy;
- wniosek w sprawie zmiany UTP dotyczących wagonów towarowych;
- wniosek w sprawie zmiany UTP dotyczących oznaczeń na pojazdach;
- wniosek w sprawie całościowego przeglądu zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (rozporządzenie w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie); oraz
- wniosek w sprawie całościowego przeglądu specyfikacji dotyczących rejestrów pojazdów.

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 OTIF oraz określa jej cele, zadania, stosunki z umawiającymi się stronami 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 (w tym nowy załącznik H, który zostanie

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).

przyjęty podczas zbliżającego się 13. Zgromadzenia Ogólnego OTIF), 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 – Umowy użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUV**);
- Załącznik E – Umowa użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUI**);
- Załącznik F – Przepisy ujednoczone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**APTU UR**);
- Załącznik G – Przepisy ujednoczone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**ATMF UR**);
- Załącznik H – Przepisy ujednoczone dotyczące bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym (**EST UR**).

Na podstawie załączników F i G do konwencji COTIF opracowano 12 zestawów ujednoczonych 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

Komisja Ekspertów Technicznych (CTE) jest organem ustanowionym na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF. W jej skład wchodzi 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 ujednoczone, 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. 13 § 1, 4 i 5 załącznika G (ATMF) CTE jest również uprawniona do podejmowania decyzji w sprawie utworzenia, zmiany, połączenia lub wycofania krajowych rejestrów pojazdów kolejowych (NVR). Ponadto zgodnie z art. 15 § 2 ATMF CTE jest uprawniona do przyjmowania i zmiany zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

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 dniach 16–17 czerwca 2020 r.

2.4.1. Zmiana UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, wagonów towarowych i oznaczeń na pojazdach

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. W ten sposób UTP w OTIF mają ten sam cel co techniczne specyfikacje interoperacyjności UE (TSI).

Aby zapewnić równowagę 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 równowagę – w rozumieniu ATMF – przepisów prawa Unii i postanowień COTIF.

- UTP dotyczące hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy

W UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy określono podstawowe i dodatkowe wymogi w zakresie emisji hałasu przez tabor kolejowy. Są one obecnie równoważne z TSI dotyczącymi hałasu określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014.² Celem zaproponowanych zmian UTP jest zapewnienie stronom możliwości ograniczenia stosowania starych wagonów, które nie spełniają współczesnych wymogów dotyczących hałasu przejazdu, na określonych liniach kolejowych, gdzie hałas stanowi problem.

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).

W dniu 16 maja 2019 r. Komisja przyjęła akt zmieniający³ rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014, rozszerzając zakres przewidzianych w nim TSI dotyczących hałasu i wprowadzając podejście oparte na „cichszych trasach” w odniesieniu do infrastruktury, które ma być stosowane od 2024 r. w całej UE. W przyszłych UTP dotyczących hałasu nie przewidziano definicji cichej trasy, a określenie cichych tras pozostawia się w gestii umawiających się państw spoza UE. Tego rodzaju rozbieżność względem unijnych TSI nie jest jednak uznawana za szkodliwą dla UE, o ile datę rozpoczęcia określania cichych tras dostosuje się do ustaleń UE, ponieważ nie ma to wpływu na ruch do UE ani z UE.

Celem decyzji CTE w sprawie zmiany UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy jest utrzymanie ich równoważności – w rozumieniu ATMF – z TSI dotyczącymi hałasu zawartymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014 w wersji zmienionej w 2019 r.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za zmianą UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy zaproponowaną przez OTIF.

- UTP dotyczące wagonów towarowych

W UTP dotyczących wagonów towarowych określono wymogi w zakresie pojazdów przeznaczonych do przewozu pojazdów ciężarowych. Są one obecnie równoważne z TSI dotyczącymi wagonów określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 321/2013⁴.

W dniu 16 maja 2019 r. Komisja przyjęła akt zmieniający⁵ rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013.

Celem decyzji CTE w sprawie zmiany UTP dotyczących wagonów towarowych jest utrzymanie ich równoważności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 321/2013 w wersji ostatnio zmienionej.

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

- UTP dotyczące oznaczeń na pojazdach

W UTP dotyczących oznaczeń na pojazdach określono wymogi w zakresie oznaczeń wagonów. Nie ma odrębnych TSI Unii Europejskiej, które byłyby równoważne z tymi UTP.

³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 89).

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1).

⁵ 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, (UE) nr 1303/2014 i (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).

Pkt 1–6 przedmiotowych UTP odpowiadają obecnie załącznikowi P do TSI OPE (załącznik I do decyzji 2007/756/WE ostatnio zmienionej decyzją 2012/757/UE⁶), a pkt 7–18 – dodatkowi 6 do unijnej specyfikacji NVR (decyzja Komisji 2007/756/WE⁷).

Komisja przyjęła nowe TSI OPE w dniu 16 maja 2019 r. w drodze rozporządzenia Komisji (UE) 2019/773⁸ i nowy europejski rejestr pojazdów w dniu 25 października 2018 r. w drodze decyzji Komisji (UE) 2018/1614⁹.

Celem decyzji w sprawie zmiany UTP dotyczących oznaczeń jest utrzymanie ich równoważności z:

- pkt 1–6 dodatku H do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773 (TSI OPE), w wersji ostatnio zmienionej,
- częściami 7–18 dodatku 6 do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 (EVR).

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za zmianą UTP dotyczących oznaczeń na wagonach zaproponowaną przez OTIF.

2.4.2. *Całościowy przegląd specyfikacji dotyczących podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie*

W systemie certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie określono wymogi i kryteria oceny mające zastosowanie do certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe. Są one obecnie równoważne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011¹⁰.

W dniu 16 maja 2019 r. Komisja przyjęła nowe rozporządzenie Komisji (UE) 2019/779¹¹, które uchyliło i zastąpiło rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 i na mocy którego rozszerzono certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie na wszystkie typy pojazdów począwszy od dnia 16 czerwca 2020 r.

⁶ Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1).

⁷ Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

⁸ 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).

⁹ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

¹⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

¹¹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 360).

Celem decyzji CTE w sprawie zmiany załącznika A ATMF „Zasady certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie” jest utrzymanie ich równoważności – w rozumieniu art. 3a § 5 ATMF – z rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r.

Aby zapewnić stałą równoważność – w rozumieniu art. 3a § 5 ATMF – przepisów prawa Unii i postanowień COTIF, należy zmienić postanowienia COTIF. Należy pamiętać, że równoważność zapewnia się wyłącznie w zakresie wagonów towarowych.

W porównaniu z obowiązującą treścią zasad COTIF tekst zaproponowany przez CTE nie wpływa istotnie na obowiązki lub wymogi, które muszą spełnić podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w zakresie certyfikacji. 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.

Podsumowując:

- certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pozostaje obowiązkowa dla wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe; oraz
- certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie rozszerza się o certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie wszystkich innych typów pojazdów. Co do zasady certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie byłaby zatem obowiązkowa z następującym wyjątkiem:
 - zwolnione z obowiązkowej certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie byłyby przedsiębiorstwa kolejowe, które utrzymują i samodzielnie obsługują pojazdy inne niż wagony towarowe. W takich przypadkach właściwy organ danego państwa musi zapewnić, by zachowano zgodność z ogólnymi wymogami i kryteriami określonymi w załączniku II do wniosku.

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.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za całościowym przeglądem specyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie zaproponowanym przez OTIF, o ile zmiany określone w załączniku do niniejszego dokumentu znajdują się w tekście COTIF.

2.4.3. Całościowy przegląd specyfikacji dotyczących krajowych rejestrów pojazdów (NVR)

Aktualne specyfikacje NVR mające zastosowanie w przepisach OTIF są równoważne ze specyfikacjami określonymi w decyzji Komisji 2007/756/WE.

W ramach czwartego pakietu kolejowego Komisja przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614, która przewiduje aktualizację specyfikacji krajowych rejestrów pojazdów w UE i specyfikacji europejskiego rejestru pojazdów (EVR) mających zastąpić od 2021 r. krajowe rejestry pojazdów w UE oraz która uchyla decyzję Komisji 2007/756/WE.

CTE przyjęła decyzję w sprawie zmiany specyfikacji NVR w następstwie przyjęcia decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614.

Do 2021 r. państwa członkowskie UE połączą siły i będą zarządzać zezwoleniami dla pojazdów i informacjami na ich temat w ramach wspólnego przyszłego rejestru – EVR – który zastąpi dotychczasowe 25 NVR państw członkowskich UE. W kontekście OTIF EVR stanie się zatem NVR dla obszaru UE. EVR może zostać udostępniony dla pojazdów z innych państw, szczególnie tych objętych europejską polityką sąsiedztwa, które zobowiązały się wdrażać przepisy prawa Unii w drodze umów dwustronnych zawartych z UE (np. Norwegia, Szwajcaria, państwa Bałkanów Zachodnich itd.). Pozostali członkowie OTIF będą mogli składać wnioski o rejestrację w EVR pojazdów podlegających dopuszczeniu do ruchu międzynarodowego.

Wniosek: Unia Europejska może zagłosować za całościowym przeglądem specyfikacji krajowych rejestrów pojazdów (NVR) zaproponowanym przez OTIF, o ile zmiany określone w załączniku do niniejszego dokumentu znajdują się w tekście OTIF.

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.

Przyjęcie zmian będzie miało wyraźny wpływ na prawo Unii, ponieważ celem środka jest dostosowanie UTP dotyczących hałasu, wagonów i oznaczeń oraz rozporządzenia w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i specyfikacji w zakresie NVR do – odpowiednio – rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/776, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/774, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 i decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 w wersjach ostatnio zmienionych.

Ponieważ Unia posiada wyłączną kompetencję w kwestiach objętych pięcioma wspomnianymi decyzjami CTE, Unia – reprezentowana przez Komisję – wykonuje prawo głosu w odniesieniu do przyjęcia tych pięciu 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 umowy¹².

Termin „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje on ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”¹³.

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 krajowych 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.

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

¹³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

4.3. Podsumowanie

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

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 ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących wagonów towarowych i ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących oznaczeń na pojazdach oraz przyjęcia całościowego przeglądu zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz specyfikacji dotyczących rejestrów pojazdów

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/UE¹⁴.
- (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 mocy art. 20 § 1 lit. b) COTIF i zgodnie z art. 6 załącznika F (APTU) CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie m.in. ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących wagonów towarowych oraz ujednoczonych przepisów technicznych dotyczących oznaczeń na pojazdach. Zgodnie z art. 13 § 1, 4 i 5 załącznika G (ATMF) CTE jest również uprawniona do podejmowania decyzji w sprawie utworzenia, zmiany, połączenia lub wycofania krajowych rejestrów pojazdów kolejowych (NVR). Ponadto zgodnie z art. 15 § 2 ATMF CTE jest uprawniona do przyjmowania i zmiany zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.
- (5) W porządku obrad 13. posiedzenia, które ma się odbyć w dniach 16–17 czerwca 2020 r., CTE uwzględniła wniosek o przyjęcie decyzji w sprawie zmiany UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, UTP dotyczących wagonów

¹⁴ 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).

towarowych i UTP dotyczących oznaczeń na pojazdach oraz decyzji w sprawie całościowego przeglądu zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz całościowego przeglądu specyfikacji dotyczących krajowych rejestrów pojazdów (NVR).

- (6) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu CTE, gdyż wnioskowane zmiany będą wiążące dla Unii.
- (7) Celem tych zmian jest dostosowanie UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, UTP dotyczących wagonów towarowych, UTP dotyczących oznaczeń na pojazdach oraz zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie odpowiednio do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/774¹⁵, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/776¹⁶, rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773¹⁷ oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779¹⁸; specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów zaktualizowano w świetle decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614¹⁹.
- (8) Proponowane zmiany 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 Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do zmian w UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, UTP dotyczących wagonów towarowych i UTP dotyczących oznaczeń na pojazdach oraz w odniesieniu do całościowego przeglądu zasad certyfikacji i audytu pojazdów odpowiedzialnych za utrzymanie (rozporządzenie w sprawie systemu certyfikacji

¹⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 89).

¹⁶ 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, (UE) nr 1303/2014 i (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).

¹⁷ 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).

¹⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (C/2019/3582 – Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 360).

¹⁹ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie) oraz specyfikacji dotyczących rejestrów pojazdów, jest następujące:

- 1) głosowanie za wprowadzeniem proponowanych przez CTE zmian w UTP dotyczących wagonów towarowych, podobnie jak stwierdzono w dokumencie roboczym CTE – załącznik TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG i wniosek TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG;
- 2) głosowanie za wprowadzeniem proponowanych przez CTE zmian w UTP dotyczących oznaczeń na pojazdach, podobnie jak stwierdzono w dokumencie roboczym CTE – załącznik TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING i wniosek TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING;
- 3) głosowanie za wprowadzeniem proponowanych przez CTE zmian w UTP dotyczących hałasu wywoływanego przez tabor kolejowy, podobnie jak stwierdzono w dokumencie roboczym CTE – załącznik TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI i wniosek TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI;
- 4) głosowanie za całościowym przeglądem zasad certyfikacji i audytu podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (rozporządzenie w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie), o ile tekst określony w dokumencie roboczym CTE – załącznik TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM i wniosek TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM – zostanie zmieniony zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji;
- 5) głosowanie za całościowym przeglądem specyfikacji dotyczących krajowych rejestrów pojazdów (NVR), o ile tekst określony w dokumencie roboczym CTE – załącznik TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register i wniosek TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register – zostanie zmieniony zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

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*