

Bruksela, 3 kwietnia 2023 r.
(OR. en)

8069/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0091 (NLE)

TRANS 131

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	31 marca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 179 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 15. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do modyfikacji jednolitych wymagań technicznych dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny oraz dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, modyfikacji regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych oraz aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 179 final.

Załącznik: COM(2023) 179 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.3.2023 r.
COM(2023) 179 final

2023/0091 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 15. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do modyfikacji jednolitych wymagań technicznych dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny oraz dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, modyfikacji regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych oraz aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

15. posiedzenie Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) odbędzie się w Bernie w dniach 13–14 czerwca 2023 r. Porządek obrad obejmuje:

- wniosek w sprawie rewizji ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny;
- wniosek w sprawie modyfikacji UTP dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- wniosek w sprawie modyfikacji regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych;
- wniosek w sprawie aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych.

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

Wyżej wymienione decyzje, które mają zostać przyjęte przez CTE, są aktami mającymi skutki prawne, a stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, musi zostać 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 członkowskich¹.

W dniu 16 czerwca 2011 r. Rada przyjęła decyzję Rady 2013/103/UE w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a OTIF 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. („umowa o przystąpieniu UE do COTIF”).

Umowa ta weszła w życie dnia 1 lipca 2011 r.

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 państwami i ogólnie jej działania.

¹ Jedynie Cypr i Malta nie są umawiającymi się stronami.

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 (**CUD**);
- załącznik F – Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**przepisy ujednolicone APT**);
- załącznik G – Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**przepisy ujednolicone ATMF**);
- załącznik H – Przepisy ujednolicone dotyczące bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym (**przepisy ujednolicone EST**).

Na podstawie załączników F i G do konwencji COTIF opracowano 12 zestawów ujednoliconych przepisów technicznych 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, jak określono w rozdziale II dyrektywy (UE) 2016/797.

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 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 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 wyceny i 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. 16§ 10 COTIF CTE jest uprawniona do zaproponowania rewizji swojego regulaminu wewnętrznego.

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 13–14 czerwca 2023 r.

2.4.1. Rewizja UTP dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny (UTP GEN-E)

W UTP GEN-E określono kwalifikacje i niezależność podmiotów dokonujących oceny. Aktualna wersja weszła w życie w dniu 1 grudnia 2011 r. Jej podstawę stanowił załącznik VIII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie².

Pełna rewizja UTP GEN-E, jaką zaproponował CTE, uzasadniona jest szeregiem zmian, które nastąpiły od czasu ich wejścia w życie.

Przed wszystkim dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE zastąpiła dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797³. Nowsza dyrektywa zawiera bardziej szczegółowe przepisy dotyczące kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny niż poprzednia dyrektywa.

Proponowana pełna rewizja UTP GEN-E ma na celu:

- zapewnienie bardziej klarownej struktury przepisów;
- doprecyzowanie ich zakresu, w szczególności w odniesieniu do prawa UE;
- dostosowanie tych przepisów do najnowszych przepisów mających zastosowanie w UE.

Konkluzja: Unia Europejska może zagłosować za zaproponowaną przez OTIF rewizją UTP GEN-E.

2.4.2. Modyfikacja UTP dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (UTP GEN-G)

UTP GEN-G ustanawiają zharmonizowaną procedurę zarządzania ryzykiem związanym ze znaczącymi zmianami w systemie kolei lub, jeżeli UTP tego wymagają, w podsystemach strukturalnych. UTP GEN-G regulują również wymogi mające zastosowanie do niezależnych organów ds. wspólnej metody oceny bezpieczeństwa. Są one obecnie równoważne

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 zmienionym rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1136⁴.

Proponowana rewizja rozszerza zakres UTP GEN-G, tak aby obejmowały one wyceny i oceny ryzyka związane z systemem zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w zakresie przepisów ujednoliconych EST.

Wniosek nie zmienia przepisów dotyczących oceny i akceptacji ryzyka w odniesieniu do propozycji objętych zakresem przepisów ujednoliconych APTU i ATMF. Propozycje te, o ile wchodzą w zakres przepisów ujednoliconych APTU i ATMF, dotyczą przede wszystkim oceny nowych produktów, takich jak tabor kolejowy, utrzymanie pojazdów lub zmiany w projekcie, budowie lub utrzymaniu produktów.

W rezultacie wprowadzonych zmian przedmiotowe propozycje zostaną włączone w zakres przepisów ujednoliconych EST. Dotyczą one głównie zmian operacyjnych i organizacyjnych, w tym zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem, pod warunkiem że wchodzą w zakres przepisów ujednoliconych EST.

Konkluzja: Unia Europejska może zagłosować za zaproponowaną przez OTIF modyfikacją UTP GEN-G.

2.4.3. Modyfikacja regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych (CTE)

Art. 16 § 10 COTIF zobowiązuje CTE do ustanowienia swojego regulaminu wewnętrznego. Jego celem jest zapewnienie, by obrady odbywały się w sposób zorganizowany, a wszyscy uczestnicy mieli jasno określone prawa i obowiązki.

Proponowana modyfikacja regulaminu wewnętrznego ma na celu:

- uwzględnienie praktyk ustanowionych od czasu pandemii COVID-19, a w szczególności faktu, że posiedzenia hybrydowe stały się normą;
- uwzględnienie zalecenia przyjętego dnia 5 kwietnia 2022 r. przez komisję doraźną do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej OTIF dotyczącego zaangażowania zainteresowanych stron w prace OTIF;
- odzwierciedlenie nowej praktyki CTE polegającej na wydawaniu wykazu decyzji wkrótce po zakończeniu posiedzenia;
- odzwierciedlenie decyzji podjętej przez CTE na 14. posiedzeniu, w następstwie której umawiające się państwa i organizacje regionalne powinny wyznaczyć punkty koordynacyjne.

Konkluzja: Unia Europejska może zagłosować za modyfikacją regulaminu wewnętrznego CTE zaproponowaną 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 TAF).

Obowiązujące od dnia 1 grudnia 2017 r. UTP TAF ustanawiają wymagania dotyczące procesu komunikacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, baz danych przeznaczonych do wykorzystania w celu śledzenia ruchu pociągów i wagonów oraz informacji, które mają być dostarczane klientom przewozów towarowych. Są one równoważne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r.

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1136 z dnia 13 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (Dz.U. L 185 z 14.7.2015, s. 6).

dotyczącym technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej⁵ (TSI TAF). Rozporządzenie to zostało zmienione dnia 26 marca 2021 r. rozporządzeniem (UE) 2021/541⁶.

UTP TAF odnoszą się do dokumentów technicznych TSI TAF⁷, publikowanych i regularnie aktualizowanych na stronie 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 modyfikacja tych odniesień formalnie stanowi modyfikację UTP TAF, 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 modyfikacje 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.

Konkluzja: 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 Międzypaństwową 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 kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁸,
- dostosowanie UTP dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa

⁵ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej: Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438.

⁶ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej: Dz.U. L 108 z 29.3.2021, s. 19.

⁷ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do zarządzania zmianami (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 356).

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Tekst mający znaczenie dla EOG) w odniesieniu do systemów zarządzania bezpieczeństwem,

- aktualizację regulaminu wewnętrznego CTE,
- dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych⁹.

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 NALEŻ ZAJĄĆ 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

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (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”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy¹⁰.

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”¹¹.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

CTE jest organem utworzonym na mocy umowy, w szczególności jej art. 13 § 1 lit. c) i f).

Akty, które mają zostać przyjęte przez CTE na 15. posiedzeniu, to akty mające skutki prawne.

Planowane akty zmieniają ramy prawne OTIF. Ponieważ Unia jest pełnoprawną umawiającą się stroną COTIF, planowane akty będą dla niej wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z umową o przystąpieniu UE do COTIF.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 218 ust. 9 TFUE.

⁹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do zarządzania zmianami (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 356).

¹⁰ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

¹¹ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

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.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

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

4.3. Konkluzja

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 ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 15. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do modyfikacji jednolitych wymagań technicznych dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny oraz dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, modyfikacji regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych oraz aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych

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/UE¹² oraz Umową między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF („Umowa”).
- (2) Na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych („CTE”) Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).
- (3) Zgodnie z art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz zgodnie z art. 6 przepisów ujednoliconych o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do ruchu międzynarodowego (APTU), stanowiących załącznik F do COTIF, CTE jest uprawniona do przyjmowania lub zmiany ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących m.in.: kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny (UTP GEN-E), wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (UTP GEN-E) oraz aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF).
- (4) Zgodnie z art. 16 § 10 COTIF CTE jest uprawniona do zaproponowania rewizji swojego regulaminu wewnętrznego.

¹² 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).

- (5) CTE włączyła do porządku obrad swojego 15. posiedzenia, które odbędzie się w dniach 13–14 czerwca 2023 r., wniosek dotyczący decyzji w sprawie pełnej rewizji UTP GEN-E dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny, zmiany UTP GEN-G dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, modyfikacji regulaminu wewnętrznego Komitetu Ekspertów Technicznych oraz aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP TAF.
- (6) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu CTE, gdyż zaproponowane decyzje będą wiążące dla Unii.
- (7) Celem tych decyzji jest dostosowanie UTP GEN-E dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797¹³, rewizja UTP GEN-G dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, modyfikacja regulaminu wewnętrznego Komitetu Ekspertów Technicznych oraz dostosowanie UTP TAF do przepisów UE, a mianowicie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/5419¹⁴.
- (8) Proponowane decyzje OTIF są zgodne z prawem i celami strategicznymi Unii, gdyż 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 ma zostać zajęte w imieniu Unii na 15. posiedzeniu CTE Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. w odniesieniu do modyfikacji UTP GEN-E dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny oraz UTP GEN-G dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, modyfikacji regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych oraz aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP TAF, jest następujące:

- 1) głosowanie za proponowaną przez CTE rewizją UTP GEN-E dotyczących kwalifikacji i niezależności podmiotów dokonujących oceny, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-23005 UTP GEN-E;
- 2) głosowanie za proponowanymi przez CTE zmianami UTP GEN-G dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-23006 UTP GEN-G;
- 3) głosowanie za proponowaną przez CTE modyfikacją regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych, jak określono w dokumencie roboczym CTE TECH-23002 CTE;
- 4) głosowanie za wnioskiem CTE w sprawie modernizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP TAF, zgodnie z dokumentem roboczym CTE – decyzja TECH-21009-CTE UTP TAF.

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

¹⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/541 z dnia 26 marca 2021 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do uproszczenia i usprawnienia obliczania i wymiany danych oraz aktualizacji procesu zarządzania zmianami (Dz.U. L 108 z 29.3.2021, s. 19).

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*