



Bruksela, 27 października 2023 r.  
(OR. en)

14665/23

TRANS 446

**WNIOSEK**

---

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	27 października 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 687 final
Dotyczy:	Wniosek - DECYZJA RADY określająca stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 5. posiedzeniu komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej działającego w ramach OTIF

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 687 final.

\_\_\_\_\_

Zał.: COM(2023) 687 final



Bruksela, dnia 27.10.2023 r.  
COM(2023) 687 final

2023/0388 (NLE)

Wniosek

### **DECYZJA RADY**

**określająca stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 5. posiedzeniu komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej działającego w ramach OTIF**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

## UZASADNIENIE

### **1. PRZEDMIOT WNIOSKU**

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 5. posiedzeniu komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej („komitet”) działającego w ramach Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), w związku z przyjęciem doradczej opinii prawnej w sprawie wykładni przepisów OTIF w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej oraz przyjęciem decyzji dotyczących: cyfryzacji dokumentów w międzynarodowym kolejowym transporcie towarowym, opracowania długoterminowej strategii dla OTIF, zawieszenia i wypowiedzenia Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do danego państwa członkowskiego OTIF, stosowania podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami, ochrony prawnej nazwy, skrótu, logo i wyników prac (utworów) OTIF oraz doprecyzowania znaczenia terminu „ekspert” w kontekście udziału zainteresowanych stron w działaniach komitetu.

### **2. KONTEKST WNIOSKU**

#### **2.1. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami**

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) ogólnie reguluje funkcjonowanie OTIF i działalność tej organizacji. Stronami COTIF jest 51 państw, w tym 25 państw członkowskich Unii Europejskiej (tj. wszystkie oprócz Cypru i Malty). Od dnia 1 lipca 2011 r. również Unia Europejska (UE) jest umawiającą się stroną COTIF.

COTIF składa się z głównej konwencji oraz z siedmiu załączników, które stanowią integralną część konwencji i ustanawiają przepisy ujednolicone (PU) dotyczące międzynarodowego przewozu osób i towarów kolejami (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 ujednoliczonych 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**

W dniu 16 czerwca 2011 r. Rada przyjęła decyzję 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.<sup>1</sup> Umowa ta weszła w życie w dniu 1 lipca 2011 r. Decyzja Rady 2013/103/UE zawiera oświadczenie Unii dotyczące wykonywania kompetencji (załącznik I) oraz ustalenia wewnętrzne dla Rady, państw członkowskich i Komisji dotyczące procedur w ramach OTIF (załącznik III).

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1.

### **2.3. Komitet ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej**

Komitet ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej („komitet”) działający w ramach OTIF został ustanowiony na 15. sesji Zgromadzenia Ogólnego OTIF we wrześniu 2021 r., a jego pierwsze posiedzenie odbyło się w listopadzie 2021 r.

Mandat komitetu określono w art. 2 jego regulaminu wewnętrznego i obejmuje on: a) przygotowywanie projektów zmian lub uzupełnień konwencji; b) zapewnianie porad prawnych z własnej inicjatywy lub na wniosek organów, o których mowa w art. 13 §§ 1 i 2 konwencji, lub na wniosek organów ustanowionych przez te organy; c) promowanie i ułatwianie wdrażania i funkcjonowania konwencji; d) monitorowanie i ocenę instrumentów prawnych; e) podejmowanie decyzji dotyczących współpracy z innymi międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami, w tym ustanawianie i rozwiązywanie konsultacyjnych grup kontaktowych z innymi międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami oraz monitorowanie funkcjonowania grup kontaktowych.

W stosownych przypadkach komitet przedkłada swoje konkluzje i wnioski właściwym organom, o których mowa w art. 13 § 1 COTIF, do rozpatrzenia lub do celów podjęcia decyzji.

Program prac komitetu zaktualizowano ostatnio w kwietniu 2023 r. (dokument LAW-23079-JUR 4).

### **2.4. Planowane akty komitetu**

W trakcie swojego 5. posiedzenia komitet ma przyjąć doradczą opinię prawną oraz inne istotne decyzje, które będą miały wpływ na działalność OTIF.

- Pkt 3 porządku obrad – Stosowanie PU CUI w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej: komitet może przyjąć doradczą opinię prawną; nawet jeśli należy dokonać rozróżnienia między umowami objętymi PU CUI a obowiązkami, które strony tych umów muszą spełnić zgodnie z prawem Unii, w tym konkretnym przypadku projekt opinii dotyczy również interakcji między przepisami OTIF a przepisami Unii dotyczącymi definicji infrastruktury kolejowej (regulowanej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>2</sup>); w opinii odniesiono się bowiem w szerokim zakresie do dyrektywy 2012/34/UE w celu ustalenia wykładni stosowania PU CUI w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej, a w szczególności, w pkt 3 jej konkluzji, odnosi się ona do potrzeby wykładni prawa publicznego stosowanego u członków OTIF, w związku z czym opinia doradcza może w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii.
- Pkt 4 porządku obrad – Cyfryzacja transportu międzynarodowego, w szczególności dokumentów w transporcie towarowym: komitet może podjąć decyzję o zleceniu Sekretariatowi OTIF przygotowania wniosku w sprawie zmiany COTIF w celu ułatwienia wprowadzenia elektronicznego kolejowego listu przewozowego; kwestia ta, tj. elektroniczna wymiana informacji dotyczących międzynarodowego kolejowego transportu towarowego, jest regulowana na szczeblu UE rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego; w motywie 6 stwierdzono między innymi, że „(...) Obowiązek uznawania informacji udostępnionych drogą elektroniczną przez operatorów gospodarczych nałożony na właściwe organy powinien mieć również zastosowanie, ilekroć przepisy aktów

---

<sup>2</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

prawnych Unii lub prawa krajowego objęte niniejszym rozporządzeniem wymagają informacji, o których mowa również w odpowiednich konwencjach międzynarodowych, takich jak konwencje regulujące międzynarodowe umowy przewozu różnymi środkami transportu, np. (...) Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) (...)" w związku z tym zmiana COTIF, co do której komitet może podjąć decyzję o zleceniu jej przygotowania Sekretariatowi OTIF, będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego i będzie mogła w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii.

- Pkt 6 porządku obrad – Opracowanie długoterminowej strategii dla OTIF: na podstawie decyzji podjętej na 15. sesji Zgromadzenia Ogólnego i zgodnie ze swoim programem prac komitet będzie nadal wspierać Sekretarza Generalnego OTIF w przygotowaniu długoterminowej strategii dla OTIF; na najbliższym posiedzeniu komitet rozpatrzy zmienioną wersję strategii i doradzi Sekretarzowi Generalnemu w kwestii ewentualnych zmian lub ulepszeń; UE jest umawiającą się stroną COTIF i członkiem OTIF, a długoterminowa strategia OTIF dotyczy pełnego zakresu działalności OTIF, w tym instrumentów prawnych i obszarów polityki, w odniesieniu do których UE posiada wyłączne kompetencje (np. bezpieczeństwo kolei i normy techniczne, transport towarów niebezpiecznych); ponadto długoterminowa strategia, jeżeli zostanie przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne na następnej sesji zwyczajnej, będzie miała decydujący wpływ na treść programu prac OTIF i potencjalnie na różne aspekty COTIF, której UE jest umawiającą się stroną.
- Pkt 7 porządku obrad – Zawieszenie i wypowiedzenie COTIF lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do danego państwa członkowskiego OTIF: komitet rozważy możliwość zlecenia Sekretariatowi OTIF przygotowania wniosku w sprawie zmiany COTIF; kwestia ta dotyczy zorganizowania i funkcjonowania organizacji, której UE jest umawiającą się stroną, i może prowadzić do opracowania wniosków w sprawie zmiany COTIF; ta ważna kwestia dotyczy pełnego zakresu działalności OTIF, w tym obszarów, w których UE posiada wyłączne kompetencje; w związku z tym zmiana COTIF, co do której komitet może podjąć decyzję o zleceniu jej przygotowania Sekretariatowi OTIF, będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego i będzie mogła w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii.
- Pkt 8 porządku obrad – Stosowanie podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami: komitet może podjąć decyzję w sprawie ogólnych instrukcji dla Sekretariatu dotyczących przygotowania zalecenia w sprawie stosowania podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami; kwestia ta jest regulowana na szczelnie UE rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym; w związku z tym zalecenie, co do którego komitet może podjąć decyzję o zleceniu jego przygotowania Sekretariatowi OTIF, będzie mogło w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii.
- Pkt 9 porządku obrad – Ochrona prawna nazwy, skrótu, logo i wyników prac OTIF: komitet przeanalizuje wymogi prawne i może podjąć decyzję o ewentualnych działaniach mających na celu wzmocnienie ochrony prawnej nazwy, skrótu, logo i wyników prac OTIF; kwestia ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego jest regulowana na szczelnie UE dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych

i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego<sup>3</sup> oraz decyzją Komisji z dnia 12 grudnia 2011 r. w sprawie ponownego wykorzystywania dokumentów Komisji (2011/833/UE)<sup>4</sup>; w związku z tym decyzje, które mają zostać podjęte w tej dziedzinie przez komitet, mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii.

- Pkt 10 porządku obrad – Udział zarejestrowanych zainteresowanych stron w pracach komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej: komitet może podjąć decyzję w sprawie doprecyzowania znaczenia terminu „ekspert” w kontekście udziału zainteresowanych stron w jego działaniach; celem jest umożliwienie udziału ekspertów jako przedstawicieli osób prawnych działających w sektorze międzynarodowego transportu kolejowego, takich jak przewoźnicy i zarządcy infrastruktury; decyzja w sprawie interpretacji terminu „ekspert” w kontekście „Zalecenia dotyczącego udziału zainteresowanych stron w pracach OTIF” będzie miała skutki prawne, ponieważ wpłynie na proces decyzyjny w ramach COTIF, której UE jest umawiającą się stroną.

## **2.5. Kompetencje i prawa głosu Unii**

Zgodnie z art. 6 Umowy między Unią Europejską a Międzrządową 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”.

W odniesieniu do decyzji, które mają zostać podjęte przez komitet na jego 5. posiedzeniu (jak wyjaśniono w sekcji 2.4 powyżej), stwierdzono, że wszystkie punkty porządku obrad wchodzi w całości lub w części w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

Wymienione wyżej akty, które mają zostać przyjęte przez komitet, dotyczą konkretnych obszarów, w przypadku których UE skorzystała ze swoich kompetencji i przyjęła przepisy, na które wymienione wyżej akty mogą wywrzeć wpływ (pkt 3, 4, 8 i 9 porządku obrad), lub też dotyczą kwestii przekrojowych lub administracyjnych o charakterze pomocniczym w stosunku do kwestii merytorycznych regulowanych w COTIF, w przypadku których punkt ciężkości wchodzi głównie w zakres wyłącznej kompetencji Unii (pkt 6, 7 i 10 porządku obrad).

## **3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII**

Pkt 3 porządku obrad – Stosowanie PU CUI w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej

Zgodnie ze swoim programem prac komitet powinien zbadać kwestię stosowania w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej przepisów ujednoczonych o umowie

<sup>3</sup> Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56.

<sup>4</sup> Dz.U. L 330 z 14.12.2011, s. 39.

użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI – załącznik E do konwencji, dalej „PU CUI”) oraz wydać opinię doradczą w tej sprawie.

Na swoim 4. posiedzeniu komitet odbył ogólną dyskusję na temat stosowania PU CUI w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej w oparciu o dokument wstępny przygotowany przez Sekretariat OTIF (LAW-23022-JUR 4/8). W następstwie tej dyskusji komitet zlecił Sekretariatowi przygotowanie projektu opinii prawnej.

Na swoim 5. posiedzeniu komitet rozpatrzy projekt doradczej opinii prawnej przygotowany przez Sekretariat (LAW-23109-JUR 5/3). Jej celem jest wyjaśnienie zakresu PU CUI, w szczególności tego, czy termin „infrastruktura” należy interpretować w ten sposób, że obejmuje on stałe obiekty infrastruktury usługowej w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>5</sup>, biorąc pod uwagę fakt, że w COTIF, a w szczególności w PU CUI, nie zdefiniowano pojęcia „obiektów infrastruktury usługowej” ani nie odsyła się do tego pojęcia.

Art. 3 lit. a) PU CUI definiuje infrastrukturę kolejową w następujący sposób:

„infrastruktura kolejowa” oznacza wszystkie linie kolejowe oraz stałe instalacje w zakresie, w jakim są one niezbędne do ruchu pojazdów kolejowych i bezpieczeństwa ruchu.

Jak podkreślono we wstępnym dokumencie Sekretariatu, dosłowna interpretacja tego terminu wskazuje, że obejmuje on zarówno linie kolejowe, jak i stałe instalacje. Po drugie, aby obiekty mogły zostać objęte zakresem powyższej definicji, muszą one być niezbędne do dwóch celów traktowanych łącznie, którymi są: ruch pojazdów kolejowych i bezpieczeństwo ruchu.

Na podstawie powyższych założeń, a także innych elementów analitycznych istotnych dla przedmiotowej kwestii, w projekcie opinii prawnej przygotowanym przez Sekretariat OTIF stwierdza się ostatecznie, że:

- PU CUI mają zastosowanie do każdej umowy o użytkowanie infrastruktury kolejowej w celu wykonywania przewozów międzynarodowych w rozumieniu przepisów ujednoczonych CIV (załącznik A do COTIF) i przepisów ujednoczonych CIM (załącznik B do COTIF).
- PU CUI nie mają wpływu na prawo publiczne stosowane przez członków OTIF w odniesieniu do infrastruktury kolejowej i dostępu do niej oraz stanowią uzupełnienie tego prawa.
- Należy zapewnić zharmonizowaną i uzupełniającą wykładnię PU CUI oraz prawa publicznego stosowanego przez członków OTIF, aby uniknąć konfliktów między tymi dwoma systemami prawnymi i umożliwić stosowanie PU CUI.
- Określenie, co stanowi „infrastrukturę kolejową” do celów PU CUI, powinno nastąpić w dwóch etapach. Po pierwsze, prawo publiczne stosowane przez członka OTIF określa, czym jest infrastruktura kolejowa i jakie są warunki dostępu do niej. Po drugie, przedmiotem umowy użytkowania na podstawie PU CUI może być wyłącznie infrastruktura kolejowa zdefiniowana przez mające zastosowanie prawo publiczne członka OTIF i spełniająca wymogi art. 3 lit. a) PU CUI.

Konkluzje te są w pełni zgodne i spójne z ramami prawnymi UE regulującymi prawa dostępu do sieci kolejowej i świadczenie usług transportu kolejowego, określonymi w dyrektywie

---

<sup>5</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

2012/34/UE. W związku z tym proponuje się poparcie przyjęcia doradczej opinii prawnej w jej obecnej wersji.

Pkt 4 porządku obrad – Cyfryzacja transportu międzynarodowego, w szczególności dokumentów w transporcie towarowym

W 2022 r. Sekretariat OTIF zorganizował ankietę na temat przepisów dotyczących elektronicznych dokumentów w transporcie kolejowym. Po omówieniu wyników ankiety na swoim 3. posiedzeniu komitet stwierdził, że nie ma natychmiastowej potrzeby zmiany przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (załącznik B do COTIF, zwane dalej „PU CIM”) w odniesieniu do elektronicznych dokumentów w transporcie kolejowym i zlecił Sekretariatowi przedłożenie na następnym posiedzeniu wniosku dotyczącego ewentualnych działań następczych.

We wstępnym dokumencie przygotowanym przez Sekretariat odnotowano, że przypadek elektronicznego listu przewozowego opracowanego wspólnie przez Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego (CIT) i Organizację Współpracy Kolei (OSJD) nie został udokumentowany. Ten wspólny list przewozowy „OTIF-OSJD” istnieje już w formie elektronicznej i jest administrowany, w odniesieniu do OTIF, przez CIT. W obrębie tych ram opracowano szereg dokumentów, które skutecznie uzupełniają ogólne postanowienia COTIF dotyczące równoważności funkcjonalnej elektronicznego listu przewozowego.

Na swoim 4. posiedzeniu komitet został poproszony o podjęcie decyzji w sprawie ewentualnych działań następczych. Komitet nie miał jednak czasu rozpatrzyć tej kwestii i przełożył jej rozpatrzenie na 5. posiedzenie. Proponowane stanowisko Unii jest zatem identyczne ze stanowiskiem przygotowanym na 4. posiedzenie komitetu, określonym w dokumencie Rady ST 7918/23, tj. należy uznać, że obowiązujące przepisy PU CIM są wystarczające na potrzeby wykonywania przewozów bez dokumentów papierowych, oraz należy zwrócić się do Sekretariatu o przygotowanie na następne posiedzenie analitycznego dokumentu roboczego w sprawie ewentualnych zmian PU CIM w celu ułatwienia wprowadzenia elektronicznego listu przewozowego CIM.

Pkt 6 porządku obrad – Opracowanie długoterminowej strategii dla OTIF

Zgodnie ze swoim programem prac komitet powinien „wspomóc Sekretarza Generalnego w przygotowaniu długoterminowej strategii w oparciu o decyzję Zgromadzenia Ogólnego podjętą na jego 15. sesji”. Na swoim 4. posiedzeniu komitet doradził Sekretarzowi Generalnemu, że długoterminowa strategia OTIF „powinna zawierać stosowne elementy analizy kontekstu i zostać przeformułowana w jeden projekt dokumentu strategicznego pokazującego powiązania między analizą istotnych kwestii i wyzwań a celami strategicznymi”.

Komitet doradził również Sekretarzowi Generalnemu, że długoterminowa strategia OTIF powinna opierać się na następujących głównych elementach:

- „Wizja: jako forum międzynarodowe OTIF powinien odgrywać kluczową rolę w uczynieniu transportu kolejowego podstawą zrównoważonego i sprawnego międzynarodowego systemu transportowego.
- Misja: promowanie, usprawnianie i ułatwianie międzynarodowego ruchu kolejowego pod każdym względem (por. art. 2 COTIF).
- Cele strategiczne: 1. Zapewnienie skutecznego i jednolitego stosowania przepisów OTIF. 2. Rozszerzenie stosowania przepisów OTIF na możliwie największy obszar geograficzny. 3. Zapewnienie, aby przepisy OTIF pozostawały aktualne z biegiem czasu. 4. Wzmocnienie wiodącej roli OTIF w międzynarodowym transporcie

kolejowym i przyczynienie się do osiągnięcia synergii z innymi odpowiednimi międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami; 5. Przyczynianie się do harmonizacji i ujednoczenia międzynarodowych systemów prawa kolejowego”.

Oczekuje się, że na swoim 5. posiedzeniu komitet udzieli dalszych porad i wskazówek Sekretarzowi Generalnemu w oparciu o zmienioną wersję projektu dokumentu strategicznego, tak aby osiągnąć ogólny konsensus w sprawie struktury i treści strategii długoterminowej. Po dokonaniu przeglądu zmienionego projektu dokumentu strategicznego stanowisko UE polega na poparciu obecnej wersji przygotowanej przez Sekretarza Generalnego i zaproponowaniu kilku możliwych ulepszeń, jak wyjaśniono w załączniku do decyzji Rady.

Pkt 7 porządku obrad – Zawieszenie i wypowiedzenie COTIF lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do danego państwa członkowskiego OTIF

W dniu 4 sierpnia 2022 r. komitet postanowił włączyć do swojego programu prac kwestię „zawieszenia i wypowiedzenia COTIF i/lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do danego państwa członkowskiego OTIF”. Cel i zakres prac określono w następujący sposób: „przeгляд OTIF i przepisów prawa międzynarodowego oraz stosownej praktyki w zakresie zawieszania i wypowiedzania traktatów oraz członkostwa (w tym ograniczenia niektórych praw)”.

Na swoim 3. posiedzeniu komitet zapoznał się z dokumentem wstępnym przygotowanym przez Sekretariat i postanowił odroczyć dyskusję na ten temat.

Na swoim 4. posiedzeniu komitet został poproszony o wznowienie dyskusji i rozważenie w szczególności następujących kwestii:

- Czy co do zasady sankcje za naruszenie przepisów OTIF powinny być nakładane tylko wtedy, gdy jest to wyraźnie przewidziane w COTIF?
- Czy w COTIF należy określić sankcje za naruszenie prawa międzynarodowego w przypadku, gdy nie doszło do naruszenia postanowień COTIF? Jeśli tak, to jakie potencjalne naruszenia należy uwzględnić?
- Czy w COTIF należy określić sankcje za naruszenia inne niż nieopłacenie składek? Jeśli tak, to jakie potencjalne naruszenia należy uwzględnić?
- Który organ OTIF powinien być odpowiedzialny za podjęcie decyzji, czy doszło do naruszenia odpowiednich przepisów? Który organ OTIF powinien decydować o stosowaniu sankcji, przywróceniu praw i ponownym dopuszczeniu wydalonych państw członkowskich i jaką większością głosów?
- Czy okoliczności wykluczające bezprawność działania powinny być wyraźnie ujęte w COTIF?
- W przypadku wydalenia – czy ponowne dopuszczenie wydalonych członków powinno przebiegać zgodnie z tą samą procedurą co w przypadku przyjmowania nowych członków, czy też procedura ta powinna być inna? Czy należy nałożyć jakiegokolwiek szczególne warunki?

Ponieważ kwestie te wymagały dalszej analizy, dyskusję przełożono na 5. posiedzenie komitetu. Podczas dyskusji w Radzie UE na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego kilka państw członkowskich wystąpiło z wnioskiem o omówienie tej kwestii po 4. posiedzeniu komitetu, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na konstruktywne dyskusje i konsultacje z myślą o wypracowaniu dobrze sformułowanego stanowiska na 5. posiedzeniu komitetu. W tym kontekście służby Komisji przygotowały kompleksowy dokument roboczy, który został rozesłany przez Sekretariat Generalny Rady w dniu 12 lipca 2023 r. (nr ref. ST

11781/23) i omówiony w Radzie UE na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego w dniach 4 i 18 września 2023 r.

Na podstawie wyników tej nieformalnej dyskusji proponowane stanowisko Unii opiera się na następujących kluczowych zasadach:

- Wszelkie sankcje za naruszenie przepisów OTIF powinny być nakładane tylko wtedy, gdy jest to wyraźnie przewidziane w COTIF.
- Można przewidzieć zmiany COTIF w celu określenia sankcji za naruszenia niektórych postanowień COTIF innych niż niewpłacenie składek do budżetu, np. w przypadku 1) naruszeń przepisów OTIF, które powodują potencjalne lub faktyczne zakłócenia międzynarodowego ruchu kolejowego regulowanego przez COTIF, i/lub 2) naruszeń przepisów OTIF, które poważnie utrudniają realizację celu OTIF polegającego na promowaniu, ułatwianiu i usprawnianiu międzynarodowego ruchu kolejowego.
- Możliwość ustanowienia w ramach COTIF sankcji za naruszenie prawa międzynarodowego stanowiłaby nowość i wymagałaby zwrócenia uwagi na skutki, jakie może pociągnąć za sobą takie rozwiązanie, oraz starannej analizy tych skutków.
- Zgromadzenie Ogólne powinno być formalnie odpowiedzialne za podejmowanie decyzji, czy doszło do naruszenia odpowiednich przepisów OTIF, oraz za podejmowanie decyzji w sprawie stosowania sankcji, przywrócenia praw i ponownego dopuszczenia wydalonych państw członkowskich.
- Okoliczności wykluczające bezprawność działania powinny zostać wyraźnie ujęte w COTIF i sformułowane w sposób spójny z przepisami prawa międzynarodowego dotyczącymi odpowiedzialności państw za działania niezgodne z prawem międzynarodowym.
- W przypadku wydalenia ponowne dopuszczenie wydalonych członków powinno być rozpatrywane i akceptowane wyłącznie na określonych warunkach, a w każdym przypadku tylko wtedy, gdy naruszenie przepisów OTIF, które było przyczyną nałożenia sankcji, zostanie skutecznie naprawione.

Ponadto, biorąc pod uwagę sytuację geopolityczną i znaczącą na szczeblu międzynarodowym rolę OTIF w sektorze kolejowym, Unia i jej państwa członkowskie zaproponują rozważenie ewentualnego włączenia do COTIF postanowień zobowiązujących członków do poszanowania fizycznej i funkcjonalnej integralności infrastruktury kolejowej innych członków. Wymóg taki można by na przykład wprowadzić do art. 5 COTIF (szczególne obowiązki państw członkowskich). Naruszenie tego nowego przepisu mogłoby podlegać sankcjom.

Proponuje się, by komitet podjął decyzję o zleceniu Sekretariatowi OTIF przygotowania wniosku w sprawie zmiany COTIF, z uwzględnieniem wyżej wymienionych zasad przewodnich.

Pkt 8 porządku obrad – Stosowanie podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami

Zgodnie ze swoim programem prac komitet powinien „przeanalizować wymogi prawne dotyczące stosowania i akceptowania dokumentów podpisanych elektronicznie (takich jak listy uwierzytelniające, pisma, zatwierdzenia, zastrzeżenia, powiadomienia depozytariusza) w oficjalnej komunikacji między OTIF i jej członkami”. W następstwie takiej analizy komitet powinien „wydać zalecenie dotyczące stosowania i akceptowania podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF i jej członkami”.

Komitet jest proszony o omówienie tej kwestii na swoim 5. posiedzeniu w oparciu o dokument wstępny przygotowany przez Sekretariat oraz o podjęcie decyzji w sprawie ogólnych instrukcji dotyczących przygotowania zalecenia. Należy zauważyć, że kwestia ta została przedłożona do rozpatrzenia na 4. posiedzeniu komitetu, ale jej omówienie przełożono na 5. posiedzenie.

Proponowane stanowisko Unii jest zatem identyczne ze stanowiskiem przygotowanym na 4. posiedzenie komitetu, określonym w dokumencie Rady ST 7918/23, tj. polega na poparciu przygotowania zalecenia, w miarę możliwości przez Sekretariat OTIF, w celu jego rozpatrzenia i ewentualnego przyjęcia na kolejnym posiedzeniu komitetu.

Jeżeli chodzi o zasady ogólne, należy wziąć pod uwagę różny poziom doświadczenia członków OTIF, w związku z czym wydaje się właściwe, aby zalecenie to na początek obejmowało jedynie „zwykłą” komunikację, podobną do tej, o której mowa w art. 3 pkt 10 rozporządzenia (UE) nr 910/2014<sup>6</sup>. Zgodnie z tym przepisem „podpis elektroniczny” na potrzeby „zwykłej” komunikacji oznacza dane w postaci elektronicznej, które są dołączone lub logicznie powiązane z innymi danymi w postaci elektronicznej, i które użyte są przez podpisującego jako podpis.

#### Pkt 9 porządku obrad – Ochrona prawna nazwy, skrótu, logo i wyników prac OTIF

Na poprzednim posiedzeniu komitet uaktualnił swój program prac, dodając następujący punkt: „ochrona prawna nazwy, skrótu, logo i wyników prac OTIF”. Na swoim 5. posiedzeniu komitet rozpatrzy dokument wstępny przygotowany przez Sekretariat OTIF, zawierający ogólne informacje oraz analizę możliwych działań mających na celu wzmocnienie ochrony prawnej nazwy, skrótu, logo i wyników prac OTIF, oraz może podjąć decyzję o opracowaniu dla OTIF polityki zarządzania dokumentami stanowiącymi własność intelektualną.

Kwestia ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego jest regulowana na szczeblu UE dyrektywą w sprawie otwartych danych (2019/1024) oraz decyzją Komisji w sprawie ponownego wykorzystywania dokumentów Komisji (2011/833/UE). Dyrektywą tą ustanowiono zbiór minimalnych przepisów regulujących ponowne wykorzystywanie informacji oraz ustalenia praktyczne ułatwiające ponowne wykorzystywanie dokumentów będących w posiadaniu organów sektora publicznego państw członkowskich oraz określonych przedsiębiorstw publicznych. Polityka Komisji w zakresie ponownego wykorzystywania informacji jest realizowana m.in. przez stosowanie zasad otwartego dostępu, w tym (choć niewyłącznie) w ramach Creative Commons i tylko w stosownych przypadkach. Istnieje kilka wyjątków, które całkowicie wykluczają modele licencjonowania na zasadzie otwartego dostępu. W odniesieniu do dokumentów chronionych prawem autorskim Komisja jest zobowiązana udostępnić je do ponownego wykorzystania. OTIF jest właścicielem swoich dokumentów i może dochodzić praw własności, takich jak prawa autorskie i wszelkie inne stosowne prawa własności intelektualnej do tych dokumentów. Proponuje się zatem poparcie rozwoju wewnętrznej polityki OTIF w zakresie zarządzania dokumentami stanowiącymi własność intelektualną. Co do zasady taka polityka nie powinna wykraczać poza przepisy, które Komisja ma obowiązek stosować w odniesieniu do jej własnych dokumentów, lub poza przepisy określone w dyrektywie (UE) 2019/1024.

Jeżeli chodzi o ochronę nazwy, skrótu i logo OTIF na podstawie art. 6 bis Konwencji paryskiej o ochronie własności przemysłowej, UE posiada kompetencje na mocy

---

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73).

Porozumienia Światowej Organizacji Handlu w sprawie handlowych aspektów praw własności intelektualnej (TRIPS). UE przyjęła również przepisy w tej dziedzinie, np. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1001 z dnia 14 czerwca 2017 r. w sprawie znaku towarowego Unii Europejskiej<sup>7</sup>.

Pkt 10 porządku obrad – Udział zarejestrowanych zainteresowanych stron w pracach komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej

Na swoim 2. posiedzeniu komitet przyjął „Zalecenie dotyczące udziału zainteresowanych stron w pracach OTIF” (załącznik OTIF-22002-JUR 2). Komitet postanowił również, że status „zarejestrowanej zainteresowanej strony” powinien być przyznawany w drodze pisemnej procedury dorozumianej zgody i w drodze konsensusu.

Zalecenie to zostało wprowadzone pomyślnie, ale pewnego doprecyzowania wymaga kwestia kategorii ekspertów, z uwagi na wycofanie jednego eksperta i zapytania od zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych dotyczące możliwości wyznaczenia eksperta reprezentującego ich interesy.

Oczekuje się, że na swoim 5. posiedzeniu komitet rozważy podjęcie decyzji służącej doprecyzowaniu terminu „ekspert” w taki sposób, aby pojęcie to oznaczało ekspertów działających w charakterze przedstawiciela wolnego zawodu oraz ekspertów będących przedstawicielami osób prawnych działających w sektorze międzynarodowego transportu kolejowego, takich jak przewoźnicy i zarządcy infrastruktury. Proponuje się poparcie tego wniosku z myślą o włączeniu zainteresowanych stron w prace komitetu.

## **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”.

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”<sup>8</sup>.

#### *4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Działający w ramach OTIF komitet ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), zgodnie z jej art. 13 § 2.

Akty, które mają zostać przyjęte przez komitet, stanowią akty mające skutki prawne. Planowane akty doprowadzą do przyjęcia aktów, które są wiążące na mocy przepisów prawa międzynarodowego regulujących dany organ i które będą mogły w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów UE, a mianowicie: dyrektywy 2012/34/UE, rozporządzenia (UE) 2020/1056 i rozporządzenia (UE) nr 910/2014.

<sup>7</sup> Dz.U. L 154 z 16.6.2017, s. 1.

<sup>8</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

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

#### **4.2. Materialna podstawa prawna**

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte 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.

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą transportu kolejowego. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 TFUE.

#### **4.3. Wniosek**

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

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**określająca stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 5. posiedzeniu komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej działającego w ramach OTIF**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. („COTIF”), zgodnie z decyzją Rady 2013/103/UE<sup>9</sup> oraz Umową między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF.
- (2) Mandat działającego w ramach OTIF komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej („komitet”) obejmuje zgodnie z art. 2 jego regulaminu wewnętrznego: a) przygotowywanie projektów zmian lub uzupełnień konwencji; b) zapewnianie porad prawnych z własnej inicjatywy lub na wniosek organów, o których mowa w art. 13 §§ 1 i 2 konwencji, lub na wniosek organów ustanowionych przez te organy; c) promowanie i ułatwianie wdrażania i funkcjonowania konwencji; d) monitorowanie i ocenę instrumentów prawnych; e) podejmowanie decyzji dotyczących współpracy z innymi międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami, w tym ustanawianie i rozwiązywanie konsultacyjnych grup kontaktowych z innymi międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami oraz monitorowanie funkcjonowania grup kontaktowych.
- (3) Unia uczestniczy w komitecie zgodnie z postanowieniami COTIF, regulaminu wewnętrznego komitetu oraz Umowy w sprawie przystąpienia Unii do COTIF.
- (4) Na swoim 5. posiedzeniu, które ma się odbyć w dniach 7–9 listopada 2023 r., komitet ma podjąć decyzje w sprawie: doradczej opinii prawnej dotyczącej stosowania załącznika E do COTIF w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej; możliwych wariantów zmiany załącznika B do COTIF w celu ułatwienia wprowadzenia elektronicznego kolejowego listu przewozowego; niektórych aspektów

<sup>9</sup> 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).

opracowania długoterminowej strategii dla OTIF; możliwych wariantów zmiany COTIF w odniesieniu do zawieszenia i wypowiedzenia COTIF lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do danego członka OTIF; przygotowania zalecenia dotyczącego stosowania podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami; rozwoju polityki w zakresie praw autorskich oraz opracowania wytycznych dotyczących ochrony nazwy, skrótu i logo OTIF; doprecyzowania znaczenia terminu „ekspert” w kontekście udziału zainteresowanych stron w pracach OTIF.

- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 5. posiedzeniu komitetu, ponieważ Unia jest członkiem OTIF, a decyzje, które mają zostać podjęte przez komitet, mogą prowadzić do przyjęcia aktów, które są wiążące na mocy prawa międzynarodowego i mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów UE, a konkretnie: dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>10</sup>, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego<sup>11</sup> oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE<sup>12</sup>.
- (6) Oczekuje się, że Komitet podejmie decyzję w sprawie doradczej opinii prawnej dotyczącej stosowania przepisów ujednoczonych o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (PU CUI – załącznik E do COTIF) do obiektów kolejowej infrastruktury usługowej. Należy zapewnić zharmonizowaną i uzupełniającą wykładnię tych przepisów i przepisów mających zastosowanie u członków OTIF w odniesieniu do tych obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, w szczególności – w odniesieniu do Unii – dyrektywy 2012/34/UE.
- (7) Obowiązujące postanowienia COTIF dopuszczają stosowanie elektronicznego listu przewozowego w oparciu o zasadę równoważności funkcjonalnej z wersją papierową. Z uwagi na postępującą cyfryzację transportu należy dokonać przeglądu adekwatności ram prawnych OTIF i rozważyć możliwe warianty zmiany COTIF w celu ułatwienia wprowadzenia elektronicznego kolejowego listu przewozowego, z uwzględnieniem przepisów przyjętych w UE i określonych w rozporządzeniu (UE) 2020/1056.
- (8) Jeżeli chodzi o strategiczny rozwój OTIF, ważne jest, aby zapewnić Sekretarzowi Generalnemu dalsze doradztwo i wytyczne dotyczące opracowania długoterminowej strategii dla OTIF, która powinna zostać przedstawiona do rozpatrzenia i przyjęcia przez Zgromadzenie Ogólne OTIF na jego następnej sesji zwyczajnej.
- (9) Zważywszy na niedawne napięcia geopolityczne w regionie paneuropejskim, oczekuje się, że komitet wznowi dyskusję na temat zawieszenia i wypowiedzenia COTIF lub członkostwa w OTIF w odniesieniu do danego państwa członkowskiego OTIF. Należy zapewnić dokonanie właściwego przeglądu postanowień COTIF dotyczących zawieszenia i wypowiedzenia traktatów oraz członkostwa, w tym ograniczenia niektórych praw, a także podjąć decyzję, czy należy zmienić COTIF, aby lepiej chronić integralność organizacji i sieci członków OTIF, a także aby lepiej wspierać

---

<sup>10</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

<sup>11</sup> Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33.

<sup>12</sup> Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73.

realizację celu OTIF polegającego na promowaniu, usprawnianiu i ułatwianiu międzynarodowego ruchu kolejowego pod każdym względem.

- (10) Rozwój łączności elektronicznej wymaga pewnych aktualizacji o charakterze administracyjnym oraz modernizacji w celu zapewnienia bezpiecznego i niezawodnego stosowania podpisów elektronicznych w oficjalnej komunikacji między OTIF a jej członkami. Ważne jest poparcie przygotowania zalecenia w tym zakresie, które uwzględni różny poziom doświadczenia członków OTIF i będzie zgodne z przepisami określonymi w tym względzie na szczeblu UE, w szczególności z rozporządzeniem (UE) nr 910/2014.
- (11) Jeżeli chodzi o ochronę prawną nazwy, skrótu, logo i własności intelektualnej OTIF, komitet może podjąć decyzję o opracowaniu dla OTIF polityki zarządzania dokumentami stanowiącymi własność intelektualną. Polityka ta powinna być sformułowana w taki sposób, by ułatwiać ponowne wykorzystywanie informacji i dokumentów będących własnością OTIF zgodnie z przepisami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego<sup>13</sup> oraz w decyzji Komisji z dnia 12 grudnia 2011 r. w sprawie ponownego wykorzystywania dokumentów Komisji (2011/833/UE)<sup>14</sup>.
- (12) Komitet może podjąć decyzję w sprawie doprecyzowania znaczenia terminu „ekspert” w kontekście „Zalecenia dotyczącego udziału zainteresowanych stron w pracach OTIF”. Należy zapewnić zharmonizowaną interpretację tego pojęcia, biorąc pod uwagę znaczenie zapewnienia odpowiedniego udziału zainteresowanych stron w działaniach komitetu.
- (13) Proponowane decyzje, które mają zostać podjęte na 5. posiedzeniu komitetu, są zgodne z prawem Unii i jej celami strategicznymi, w związku z czym należy je poprzeć,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 5. posiedzeniu komitetu ad hoc do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej działającego w ramach Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), określono w załączniku.

Nieznaczące zmiany dotyczące stanowiska określonego w załączniku do niniejszej decyzji mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w Komitecie bez konieczności podejmowania kolejnej decyzji przez Radę.

#### *Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56.

<sup>14</sup> Dz.U. L 330 z 14.12.2011, s. 39.