

Bruksela, 16 kwietnia 2026 r.
(OR. en)

8294/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0089 (NLE)

TRANS 229

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	16 kwietnia 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 163 final
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 18. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji regulaminu wewnętrznego CTE, rewizji ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe (UTP WAG)” oraz do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), przyjęcia jednolitego wzoru świadectw, rewizji ujednoczonych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz rewizji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoczonych APTU i ATMF

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 163 final.

Zał.: COM(2026) 163 final

Bruksela, dnia 16.4.2026 r.
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 18. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji regulaminu wewnętrznego CTE, rewizji ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe (UTP WAG)” oraz do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), przyjęcia jednolitego wzoru świadectw, rewizji ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz rewizji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Międzypaństwowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) jest organizacją międzypaństwową zajmującą się międzynarodowym transportem kolejowym. Opracowuje ona jednolite systemy prawne w odniesieniu do międzynarodowego transportu kolejowego w trzech głównych obszarach działalności: interoperacyjność i bezpieczeństwo, towary niebezpieczne i prawo umów kolejowych.

Kwestiami związanymi z interoperacyjnością i bezpieczeństwem zajmuje się w szczególności Komisja Ekspertów Technicznych (CTE) OTIF.

W dniu 9 czerwca 2026 r. w Bernie odbędzie się 18. posiedzenie CTE OTIF. Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na tym posiedzeniu w związku z planowanym przyjęciem następujących wniosków:

- modyfikacja regulaminu wewnętrznego CTE;
- rewizja ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG);
- rewizja UTP mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS);
- przyjęcie załącznika C do przepisów ujednoczonych ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw;
- modyfikacja załącznika I do UTP mających zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) (odniesienia do dokumentów technicznych);
- modyfikacje podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoczonych APTU i ATMF.

Porządek obrad posiedzenia oraz dokumenty związane z wnioskami, które mają zostać przyjęte, są dostępne na stronie internetowej OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

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”)².

¹ Jedynie Cypr i Malta nie są umawiającymi się stronami.

² 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

Umowa o przystąpieniu UE do COTIF 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. COTIF reguluje również funkcjonowanie organizacji OTIF oraz określa jej cele, zadania, stosunki z umawiającymi się państwami i ogólnie jej działania.

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 do konwencji, 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**).

Istnieje 18 ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących interoperacyjności technicznej opracowanych na podstawie przepisów ujednoliconych APTU i przepisów ujednoliconych ATMF. UTP opracowane w ramach COTIF to normy techniczne mające zastosowanie do dopuszczenia technicznego urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu. 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) 2016/797³.

Spośród 50 państw będących stronami COTIF 43 państwa, w tym wspomniane już 25 państw członkowskich UE, stosują przepisy ujednolicone APTU i przepisy ujednolicone ATMF.

Na podstawie przepisów ujednoliconych EST opracowano cztery załączniki. Dotyczą one wspólnych metod oceny bezpieczeństwa stosowanych w międzynarodowej komunikacji kolejowej. Mają ten sam cel co unijne wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) do celów dopuszczenia do ruchu międzynarodowego, jak określono w rozdziale II dyrektywy

maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

(UE) 2016/798⁴. Wejście w życie przepisów ujednoczonych EST nadal musi zostać zatwierdzone przez dwie trzecie państw będących stronami OTIF.

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 APTU i ATMF.

CTE posiada kompetencje w kwestiach dotyczących interoperacyjności i bezpieczeństwa międzynarodowej komunikacji kolejowej. Opracowuje APTU, ATMF, EST i załączniki do nich, a także odpowiednie wytyczne, które mają zastosowanie do dopuszczania do ruchu i eksploatacji urządzeń kolejowych i infrastruktury kolejowej przeznaczonych do międzynarodowego przewozu. Dotyczy to w szczególności:

- przyjmowania przepisów technicznych i norm technicznych;
- procedur oceny zgodności urządzeń kolejowych i infrastruktury kolejowej z tymi przepisami i normami;
- przepisów w zakresie utrzymania urządzeń kolejowych i infrastruktury kolejowej;
- odpowiedzialności za bezpieczną eksploatację i przepisów w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- specyfikacji rejestrów niezbędnych do stosowania powyższych przepisów.

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

Zgodnie z art. 16 § 10 COTIF CTE jest uprawniona do przyjęcia swojego regulaminu wewnętrznego.

Na podstawie art. 20 § 1 lit. b) COTIF i zgodnie z art. 6 § 1 APTU CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie odpowiednich UTP. Zgodnie z art. 20 § 1 lit. e) COTIF i art. 21 § 1 ATMF CTE podejmuje również decyzje o przyjęciu lub zmianie odpowiednich UTP. Zmiany te są wprowadzane zgodnie z procedurą określoną w art. 16, art. 20 i art. 33 § 6 COTIF i wchodzi w życie zgodnie z art. 35 § 3 i § 4 COTIF.

Ponadto zgodnie z art. 20 § 1 lit. e) COTIF i na podstawie art. 21 § 4 ATMF CTE jest również uprawniona do zalecania metod i praktyk związanych z dopuszczeniem technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu.

2.3. Planowane akty, które mają zostać przyjęte przez CTE

W dniu 9 czerwca 2026 r. podczas 18. posiedzenia CTE ma przyjąć następujące akty:

- modyfikacja regulaminu wewnętrznego CTE;
- rewizja UTP mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG);

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

- rewizja UTP mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS);
- załącznik C do ATMF dotyczący jednolitego wzoru świadectw;
- modyfikacja załącznika I do UTP mających zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) (odniesienia do dokumentów technicznych);
- modyfikacja podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoczonych APTU i ATMF.

2.3.1. *Modyfikacja regulaminu wewnętrznego CTE*

Na 8. posiedzeniu, które odbyło się dnia 4 grudnia 2025 r., działający w ramach OTIF komitet *ad hoc* do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej zatwierdził zalecane przepisy mające na celu harmonizację regulaminu wewnętrznego wszystkich organów OTIF w odniesieniu do praw członków, członków stowarzyszonych i obserwatorów.

Celem tego wniosku dotyczącego zmiany regulaminu wewnętrznego CTE jest dostosowanie praktyk wszystkich organów OTIF według zaleceń działającego w ramach OTIF komitetu *ad hoc* do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej, aby zapewnić spójność. Ponadto wniosek obejmuje pewne dodatkowe dostosowania do praktyk innych organów.

2.3.2. *Rewizja ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG)*

UTP WAG ustanawiają wymogi funkcjonalne i techniczne dotyczące dopuszczania wagonów towarowych do ruchu międzynarodowego na terytorium wszystkich umawiających się państw COTIF, zgodnie z ATMF. Obejmują one wymogi techniczne w zakresie projektowania i produkcji oraz procedury weryfikacji.

Celem tego wniosku dotyczącego rewizji UTP WAG jest dostosowanie ich do zmian prawnych w Unii Europejskiej, zwłaszcza wprowadzonych rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2025/2064⁵. W tym kontekście we wniosku określono wymogi dotyczące wagonów towarowych w odniesieniu do odiskrowników na potrzeby bezpieczeństwa pożarowego, wymogi dotyczące przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, a także wymogi dotyczące urządzeń do zabezpieczania naczep na wagonach i powiązanych oznaczeń.

2.3.3. *Rewizja ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS)*

UTP LOC&PAS ustanawiają wymogi funkcjonalne i techniczne dotyczące dopuszczania lokomotyw i taboru pasażerskiego do ruchu międzynarodowego na terytorium wszystkich umawiających się państw COTIF, zgodnie z ATMF. Obejmują one wymogi techniczne w zakresie projektowania i produkcji oraz procedury weryfikacji.

⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/2064 z dnia 14 października 2025 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 321/2013 dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu Tabor – wagony towarowe systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI WAG) (Dz.U. L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

Celem tego wniosku dotyczącego rewizji UTP LOC&PAS jest dostosowanie ich do zmian prawnych w Unii Europejskiej, zwłaszcza wprowadzonych rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2025/675⁶. W tym kontekście we wniosku określono wymogi do spełnienia w celu dopuszczenia do obrotu w ruchu międzynarodowym pojazdów nieprzewożących pasażerów, które są przeznaczone do przewozu personelu.

2.3.4. *Przyjęcie załącznika C do przepisów ujednoczonych ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw*

Celem tego wniosku jest określenie struktury i treści świadectw technicznych w rozumieniu art. 11 przepisów ujednoczonych ATMF oraz procedur ich wydawania, aktualizacji, wycofywania i zawieszania, a także procedur dotyczących dostępu do nich. Wniosek ma na celu zapewnienie spójności i zgodności informacji między umawiającymi się państwami COTIF oraz zgodności tych informacji z rejestrami pojazdów i typów pojazdów ustanowionymi na podstawie przepisów OTIF lub przepisów UE, a mianowicie ustanowionymi w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE⁷ i decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614⁸, z późniejszymi zmianami.

Aby promować harmonizację i ułatwić cyfryzację kolei, oczekuje się, że informacje zawarte w tych świadectwach będą odpowiadać informacjom wymaganych w rejestrach pojazdów i rejestrach typów pojazdów zgodnie z przepisami OTIF i UE, w tym informacjom wymaganych do przeprowadzania kontroli zgodności z trasą.

2.3.5. *Modyfikacja UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF)*

UTP TAF ustanawiają wymogi 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.

Celem tego wniosku jest dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do UTP TAF.

W szczególności modyfikacje dokumentów technicznych, o których mowa w załączniku I do UTP TAF, są konieczne w celu skorygowania błędów, uwzględnienia informacji zwrotnych, nadążania za postępem technicznym oraz utrzymania równoważności ze specyfikacjami określonymi w sporządzonym przez ERA dokumencie technicznym ERA-TD-105: TAF TSI — Załącznik D.2: Dodatek F — Model danych i komunikatów TSI TAF.

⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/675 z dnia 4 kwietnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1302/2014 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej i decyzję wykonawczą 2011/665/UE w sprawie rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

⁷ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

⁸ 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 (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

2.3.6. Aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania APTU i ATMF

W podręczniku przedstawiono wymogi dotyczące wdrażania i stosowania APTU i ATMF w odniesieniu do międzynarodowego transportu kolejowego oraz opisano poszczególne role i obowiązki związane z wdrażaniem i stosowaniem. Ma on służyć jako praktyczny punkt odniesienia dla członków OTIF i państw zainteresowanych przystąpieniem do COTIF, w szczególności dla organów, przedsiębiorstw i podmiotów w ich odpowiednich sektorach kolejowych.

Podręcznik nie jest prawnie wiążący w ramach COTIF, ale mimo to stanowi zalecenie dotyczące wdrażania i może wywoływać skutki prawne. CTE jest uprawniona do przyjmowania podręcznika i jego modyfikacji jako zaleceń zgodnie z art. 21 § 4 ATMF. Podręcznik (a tym samym jego planowana zmiana) stanowiłby źródło informacji na temat sposobu, w jaki UE musi wypełniać swoje zobowiązania wynikające z COTIF.

Aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania APTU i ATMF jest konieczna, aby uwzględnić wyniki doświadczeń umawiających się państw COTIF.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Kompetencje i prawa głosu Unii

Zgodnie z art. 6 umowy o przystąpieniu UE do COTIF:

- 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 podstawie art. 3 ust. 2 TFUE Unia ma wyłączną kompetencję w odniesieniu do zobowiązań międzynarodowych, które mają zostać podjęte w kontekście COTIF, w tym instrumentów prawnych przyjmowanych na jej podstawie, jeżeli takie zobowiązania mogą wpłynąć na obowiązujące zasady Unii lub zmieniać ich zakres.

Proponowane decyzje mają na celu:

- modyfikację regulaminu wewnętrznego CTE w celu dostosowania go do regulaminu wewnętrznego innych organów OTIF;
- rewizję UTP WAG w celu dostosowania ich do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/2064;
- rewizję UTP LOC&PAS w celu dostosowania ich do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/675;
- przyjęcie nowego załącznika C do przepisów ujednoliconych ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw, przy jednoczesnym zapewnieniu jego zgodności z rejestrami pojazdów i typów pojazdów ustanowionymi na podstawie przepisów OTIF i UE, a mianowicie przepisów określonych w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE i decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614;
- modyfikację UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF) w celu dostosowania odniesień do dokumentów technicznych ERA

wymienionych w załączniku I do UTP TAF do najnowszych aktualizacji opublikowanych przez ERA;

- aktualizację podręcznika wdrażania i stosowania APTU i ATMF w celu dostosowania go do doświadczeń umawiających się państw COTIF, w tym państw członkowskich UE.

Wszystkie te decyzje wchodzą w zakres interoperacyjności i bezpieczeństwa międzynarodowej komunikacji kolejowej. Dziedzina ta jest w dużej mierze objęta przepisami unijnymi, które w związku z tym mogłyby zostać naruszone lub zmienione w wyniku przyjęcia tych decyzji.

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

3.2. Proponowane konkluzje

Jeżeli chodzi o decyzje wyszczególnione w pkt 2.3.1–2.3.6 powyżej, Unia powinna głosować tak, jak zaproponowano poniżej.

3.2.1. *Modyfikacja regulaminu wewnętrznego Komisji Ekspertów Technicznych*

Unia Europejska powinna zagłosować za modyfikacją regulaminu wewnętrznego CTE zaproponowaną przez Sekretariat OTIF w dokumencie TECH-26018-CTE18-4. Niemniej jednak należy zaproponować następującą modyfikację.

- a) W art. 9 § 3 wyrażenie „8 tygodni” należy zastąpić wyrażeniem „12 tygodni”. Propozycja ta ma na celu ułatwienie niezbędnych procedur wewnętrznych umożliwiających terminowe przygotowanie i przyjęcie odpowiednich stanowisk Unii.

3.2.2. *Rewizja ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG)*

Unia Europejska powinna zagłosować za rewizją UTP WAG zgodnie z propozycjami Sekretariatu OTIF zawartymi w załączniku 2 do dokumentu TECH-26003-CTE18-5.1, z zastrzeżeniem zmian wymienionych poniżej. Jeżeli zmiany te nie zostaną wprowadzone, Unia Europejska powinna głosować przeciwko proponowanej zmianie UTP WAG.

- a) Należy skreślić dwa akapity wprowadzające w pkt 4.2.6.1.2.1, obecnie bardziej szczegółowo opisane w pkt 4.2.6.1.2.1.1;
- b) w pkt 5.3.6 akapit pierwszy powinien otrzymać brzmienie:
„Urządzenia do zabezpieczania naczep projektuje się i ocenia pod kątem każdego z następujących warunków użytkowania:
 - kompatybilne naczepy, dla których przeznaczone jest urządzenie;
 - kompatybilny interfejs pojazdu kolejowego, na którym można bezpiecznie zamontować urządzenie.”.

3.2.3. *Rewizja ujednoczonych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS)*

Unia Europejska powinna zagłosować za rewizją UTP LOC&PAS zgodnie z propozycjami Sekretariatu OTIF zawartymi w załączniku 2 do dokumentu TECH-26004-CTE18-5.2, z zastrzeżeniem zmian wymienionych poniżej. Jeżeli zmiany te nie zostaną wprowadzone, Unia Europejska powinna głosować przeciwko proponowanej zmianie UTP LOC&PAS.

- a) pkt 7.1.1.6.1 ppkt 12 powinien otrzymać brzmienie: „Pojazd kolejowy musi posiadać wyposażenie do samoratowania dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, zgodne ze specyfikacjami określonymi w normie EN 13794:2002 oraz w normie EN 402:2003 albo w normie EN 403:2004.”.

3.2.4. *Przyjęcie załącznika C do przepisów ujednoczonych ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw*

Planowanej decyzji o przyjęciu nowego załącznika C do ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw nie uznaje się za w pełni zgodną z prawem i celami strategicznymi Unii. Ogólnym przykładem może być użycie terminu „świadectwo”, które prowadzi do nieporozumień, ponieważ termin ten jest stosowany do różnych celów w ramach UE i COTIF.

Biorąc pod uwagę zakres zmian w planowanej decyzji, które byłyby niezbędne do zapewnienia, by była ona dostosowana do odpowiedniego dorobku prawnego UE, Unia Europejska powinna zagłosować przeciwko przyjęciu załącznika C do przepisów ujednoczonych ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw, w formie zaproponowanej przez Sekretariat OTIF w dokumencie TECH-26005-CTE18-5.3, oraz zwrócić się do grupy roboczej OTIF TECH o dokonanie przeglądu tego załącznika w celu zapewnienia dostosowania do odpowiedniego dorobku prawnego UE.

3.2.5. *Modyfikacja UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF)*

Unia Europejska powinna zagłosować za modyfikacjami UTP TAF zgodnie z propozycjami Sekretariatu OTIF zawartymi w dokumencie TECH-26006-CTE18-5.4.

3.2.6. *Aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania APTU i ATMF*

Unia Europejska powinna zagłosować za modyfikacjami podręcznika zgodnie z propozycjami Sekretariatu OTIF zawartymi w dokumencie TECH-26009-CTE18-6.3, z zastrzeżeniem zmian wymienionych poniżej. Jeżeli zmiany te nie zostaną wprowadzone, Unia Europejska powinna głosować przeciwko proponowanej aktualizacji podręcznika.

- a) Należy dokonać przeglądu odniesień między różnymi częściami podręcznika (np. pkt 106, 137 i 200 odnoszą się do numeracji sekcji, która w rzeczywistości nie jest stosowana w podręczniku);
- b) w pkt 112 i 202 ostatnie zdania należy uzupełnić w następujący sposób: „, jeśli zezwalają na to odpowiednie zasady dotyczące rynku przyjęte na poziomie krajowym lub unijnym, w zależności od sytuacji.”;
- c) w pkt 201 zdanie trzecie wyrażenie „Pojazdy” należy zastąpić wyrażeniem „Pojazdy w ruchu międzynarodowym objęte zakresem przepisów ujednoczonych ATMF”.

Ponadto należy również zapytać, czy wyrażenie „umawiające się państwo” powinno się w całym dokumencie zastąpić wyrażeniem „państwo członkowskie”, aby dostosować dokument do zmienionej terminologii zaproponowanej w regulaminie wewnętrznym CTE.

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*⁹.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

CTE jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie COTIF, w szczególności jej art. 13 § 1 lit. f).

Akty wymienione powyżej, które mają zostać przyjęte przez CTE na 18. posiedzeniu, to akty mające skutki prawne. Ponieważ Unia jest pełnoprawną umawiającą się stroną COTIF, planowane akty będą dla niej wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 6 § 1 APTU, art. 21 § 1 ATMF oraz art. 35 § 3 i 4 COTIF.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych Porozumienia.

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

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

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 poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie 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 międzynarodowego transportu kolejowego.

W związku z tym materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 91 TFUE.

⁹ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

4.3. *Wnioski*

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 być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 18. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji regulaminu wewnętrznego CTE, rewizji ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe (UTP WAG)” oraz do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), przyjęcia jednolitego wzoru świadectw, rewizji ujednoczonych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz rewizji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoczonych APTU i ATMF

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 TFUE 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/UE¹⁰ oraz Umową między Unią Europejską a Międzrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF¹¹.
- (2) W art. 13 § 1 lit. f) COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych OTIF.
- (3) Zgodnie z art. 16 § 10 COTIF CTE jest uprawniona do przyjęcia i zmiany swojego regulaminu wewnętrznego.
- (4) Na podstawie art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz zgodnie z art. 6 § 1 przepisów ujednoczonych dotyczących zatwierdzania norm technicznych oraz przyjmowania ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU), stanowiących załącznik F do COTIF, CTE jest uprawniona do przyjmowania lub zmiany ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) dotyczących podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG), podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP

¹⁰ Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzrządową 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 8.

LOC&PAS) oraz podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF).

- (5) Na podstawie art. 20 § 1 lit. e) COTIF oraz zgodnie z art. 21 § 1 przepisów ujednoczonych o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (przepisy ujednoczone ATMF), stanowiących załącznik G do COTIF, CTE jest uprawniona do przyjmowania dodatków do tego załącznika, w tym dotyczących jednolitego wzoru świadectw.
- (6) Na podstawie art. 20 § 1 lit. e) COTIF oraz zgodnie z art. 21 § 4 przepisów ujednoczonych ATM CET podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie m.in. podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoczonych APTU i ATMF.
- (7) Na 18. posiedzeniu w dniu 9 czerwca 2026 r. CTE ma przyjąć decyzje w sprawie rewizji swojego regulaminu wewnętrznego, UTP WAG, UTP LOC&PAS, przyjęcia załącznika C do ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw, modyfikacji załącznika I do UTP TAF oraz aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoczonych APTU i ATMF.
- (8) Należy ustalić stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu CTE, gdyż zaproponowane decyzje będą wiążące dla Unii na podstawie art. 6 § 1 APTU, art. 21 § 1 ATMF i art. 35 § 3 i 4 COTIF.
- (9) Celem tych decyzji jest modyfikacja regulaminu wewnętrznego CTE, by dostosować go do regulaminu wewnętrznego innych organów OTIF, dostosowanie UTP WAG i UTP LOC&PAS odpowiednio do rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) 2025/2064¹² i (UE) 2025/675¹³, przyjęcie nowego załącznika C do ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw, przy jednoczesnym zapewnieniu jego zgodności z rejestrami pojazdów i typów pojazdów ustanowionymi na podstawie OTIF i przepisów UE, a mianowicie z rejestrami określonymi w ostatnich zmianach decyzji wykonawczej 2011/665/UE¹⁴ i decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614¹⁵, dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych ERA wymienionych w załączniku I do UTP TAF oraz aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania APTU i ATMF, z uwzględnieniem informacji zwrotnych na temat doświadczeń umawiających się państw COTIF, w tym państw członkowskich UE.
- (10) Planowane modyfikacje regulaminu wewnętrznego CTE opierają się na zaleceniach działającego w ramach OTIF komitetu *ad hoc* do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej i zapewniają dalsze dostosowanie i spójność praktyk tego organu

¹² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/2064 z dnia 14 października 2025 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 321/2013 dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu Tabor – wagony towarowe systemu kolei w Unii Europejskiej (TSI WAG) (Dz.U. L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/675 z dnia 4 kwietnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1302/2014 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej i decyzję wykonawczą 2011/665/UE w sprawie rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

¹⁴ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

¹⁵ 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 (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

i innych organów OTIF. Przepisy dotyczące udostępniania dokumentów roboczych przed posiedzeniami CTE nadal określają jednak bardzo krótkie terminy, które mogą być niewystarczające dla umożliwienia niezbędnych procedur wewnętrznych w celu przyjęcia decyzji na szczeblu Unii. W związku z tym, chociaż należy poprzeć zmiany w regulaminie wewnętrznym, Unia Europejska powinna również zaproponować przedłużenie terminu udostępniania dokumentów roboczych przed posiedzeniami CTE, aby umożliwić terminowe przygotowanie i przyjęcie stanowisk Unii.

- (11) Proponowane decyzje o dokonaniu rewizji UTP WAG i UTP LOC&PAS oraz modyfikacji załącznika I do UTP TAF są zasadniczo zgodne z prawem i celami strategicznymi Unii oraz przyczyniają się do dostosowania przepisów OTIF do odpowiadających im przepisów prawa Unii. Niektóre zmiany zaproponowane przez Sekretariat OTIF należy jednak dostosować do odpowiednich przepisów UE. Konieczne jest zatem zaproponowanie zmian do planowanych decyzji OTIF, aby zapewnić dostosowanie do odpowiedniego dorobku prawnego UE. Unia powinna zatem poprzeć proponowane decyzje, pod warunkiem że zmiany te zostaną wprowadzone,
- (12) Planowana decyzja o przyjęciu nowego załącznika C do ATMF w sprawie jednolitego wzoru świadectw nie jest w pełni zgodna z prawem i celami strategicznymi Unii. Ogólnym przykładem może być użycie terminu „świadectwo”, które prowadzi do nieporozumień, ponieważ termin ten jest stosowany do różnych celów w ramach UE i COTIF. Biorąc pod uwagę zakres zmian w planowanej decyzji, które byłyby niezbędne do zapewnienia, by była ona dostosowana do odpowiedniego dorobku prawnego UE, Unia powinna zatem sprzeciwić się przyjęciu planowanej decyzji i zwrócić się o dalsze prace stałej grupy roboczej CTE (WG TECH) w tej sprawie, aby zapewnić dostosowanie do odpowiedniego dorobku prawnego UE.
- (13) Proponowana decyzja OTIF o aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania ATMF i APTU jest również zasadniczo zgodna z prawem i celami strategicznymi Unii oraz przyczynia się do dostosowania przepisów OTIF do odpowiadających im przepisów prawa Unii. W podręczniku tym należy jednak wprowadzić pewne modyfikacje, w szczególności w celu wyjaśnienia, że wzajemne uznawanie organów oceniających przez wszystkie umawiające się państwa do celów przepisów ujednoczonych ATMF jest ściśle ograniczone do pojazdów przeznaczonych do ruchu międzynarodowego. Konieczne jest zatem zaproponowanie zmian do planowanej decyzji, aby zapewnić dostosowanie do odpowiedniego dorobku prawnego UE oraz uwzględnienie mających zastosowanie zasad dotyczących rynku przyjętych na poziomie krajowym lub unijnym. Unia powinna zatem poprzeć proponowaną decyzję, pod warunkiem że zmiany te zostaną wprowadzone,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 18. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. w sprawie modyfikacji jej regulaminu wewnętrznego, rewizji ujednoczonych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG), rewizji ujednoczonych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), przyjęcia załącznika C do przepisów ujednoczonych o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych

przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (PU ATMF), który to załącznik dotyczy jednolitego wzoru świadectw, modyfikacji załącznika I do ujednoczonych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania APTU i ATMF, jest następujące:

- 1) głosowanie za proponowanymi modyfikacjami regulaminu wewnętrznego CTE, jak określono w dokumencie TECH-26018-CTE18-4. Bez uszczerbku dla tego stanowiska – zaproponowanie również następującej zmiany:
 - a) w art. 9 ust. 3 wyrażenie „8 tygodni” należy zastąpić wyrażeniem „12 tygodni”;
- 2) głosowanie za proponowaną zmianą UTP WAG, jak określono w załączniku 2 do dokumentu TECH-26003-CTE18-5.1, z zastrzeżeniem następujących zmian:
 - a) w pkt 4.2.6.1.2.1 należy skreślić dwa akapity wprowadzające;
 - b) w pkt 5.3.6 akapit pierwszy ma otrzymać brzmienie:

„Urządzenia do zabezpieczania naczep projektuje się i ocenia pod kątem każdego z następujących warunków użytkowania:

 - kompatybilne naczepy, dla których przeznaczone jest urządzenie;
 - kompatybilny interfejs pojazdu kolejowego, na którym można bezpiecznie zamontować urządzenie.”;
- 3) głosowanie za proponowaną zmianą UTP LOC&PAS, jak określono w załączniku 2 do dokumentu TECH-26004-CTE18-5.2, z zastrzeżeniem następującej zmiany:
 - a) w pkt 7.1.1.6.1 ppkt 12 ma otrzymać brzmienie: „Pojazd kolejowy musi być wyposażony w urządzenia do samoratowania dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, zgodnie ze specyfikacjami określonymi w normie EN 13794:2002 oraz w normie EN 402:2003 albo w normie EN 403:2004”.
- 4) głosowanie przeciwko proponowanemu przyjęciu załącznika C do ATMF dotyczącego jednolitego wzoru świadectw, jak określono w dokumencie TECH-26005-CTE18-5.3, oraz zwrócenie się o dalsze prace stałej grupy roboczej CTE (WG TECH) w tej sprawie, aby zapewnić dostosowanie do odpowiedniego dorobku prawnego UE;
- 5) głosowanie za proponowaną modyfikacją załącznika I do UTP TAF, jak określono w dokumencie TECH-26006-CTE18-5.4;
- 6) głosowanie za proponowaną aktualizacją podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoczonych APTU i ATMF, jak określono w dokumencie TECH-26009-CTE18-6.3, z zastrzeżeniem następujących zmian:
 - a) w całym tekście należy dokonać przeglądu odniesień między poszczególnymi częściami podręcznika i dostosować je do najnowszego spisu treści;
 - b) w pkt 112 i 202 należy uzupełnić ostatnie zdanie słowami „jeżeli zezwalają na to mające zastosowanie przepisy dotyczące rynku ustanowione na szczeblu krajowym lub unijnym, stosownie do przypadku.”;
 - c) w pkt 201 zdanie trzecie, wyrażenie „Pojazdy” należy zastąpić wyrażeniem „Pojazdy w ruchu międzynarodowym objęte zakresem przepisów ujednoczonych ATMF”.

Nieznaczne zmiany dotyczące stanowiska wyrażonego w tym artykule mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii na posiedzeniu CTE bez konieczności podejmowania kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*