

Bruksela, 20 maja 2022 r.
(OR. en)

9130/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0163 (NLE)

TRANS 288

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	20 maja 2022 r.
Do:	Sekretariat Generalny Rady
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 227 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 14. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami, w odniesieniu do modyfikacji ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz modyfikacji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF w zakresie odstępstw, a także w drodze procedury pisemnej Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do modyfikacji załącznika G do COTIF

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 227 final.

Zał.: COM(2022) 227 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.5.2022 r.
COM(2022) 227 final

2022/0163 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 14. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami, w odniesieniu do modyfikacji ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz modyfikacji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF w zakresie odstępstw, a także w drodze procedury pisemnej Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do modyfikacji załącznika G do COTIF

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii:

- a. w ramach procedury pisemnej Komisji Rewizyjnej Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) i jej załącznikach. Na 13. sesji Komisja Ekspertów Technicznych zwróciła się do Komisji Rewizyjnej o podjęcie decyzji w ramach jej kompetencji przewidzianych w art. 17 § 1 lit. a) COTIF i art. 33 § 4 lit. g) COTIF w celu zmiany art. 3a § 5 i art. 15 § 2 Przepisów ujednoliconych o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (ATMF – załącznik G do konwencji COTIF) oraz odpowiedniej modyfikacji skonsolidowanego sprawozdania wyjaśniającego; głosowanie odbędzie się w ramach procedury pisemnej OTIF;
- b. na 14. sesji Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), która odbędzie się w Bernie w dniach 14 i 15 czerwca 2022 r. Porządek obrad obejmuje:
 - wniosek dotyczący modyfikacji ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TAF);
 - wniosek dotyczący modyfikacji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF w odniesieniu do odstępstw.

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 i Komisję Rewizyjną, 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 Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r.,

¹ Jedynie Cypr i Malta nie są umawiającymi się stronami.

zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r.² („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 stronami i ogólnie jej działania.

W związku z tym konwencja COTIF dotyczy szeregu różnorodnych kwestii prawnych i technicznych związanych z koleją i dzieli się na dwie części: samą konwencję regulującą funkcjonowanie OTIF oraz osiem załączników, 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 (**CUI**);
- załącznik F – Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**przepisy ujednolicone APTU**);
- 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.

² Umowa 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. 8.*

42 państwa spośród 47 państw będących stronami COTIF, w tym wspomniane już 25 państw członkowskich UE, stosują załączniki F i G.

2.2. Komisja Rewizyjna OTIF

Komisja Rewizyjna jest uprawniona do podejmowania decyzji w sprawie zmiany COTIF, przepisów ujednoliconych CIV, CIM, CUV i CUI oraz w niektórych przypadkach przepisów ujednoliconych APTU i ATMF. Zgodnie z art. 33 § 4 COTIF Komisja Rewizyjna może sama zatwierdzić zmiany lub przedłożyć przyjęte zmiany państwom członkowskim OTIF do zatwierdzenia na Zgromadzeniu Ogólnym.

Ostatnia (26.) sesja Komisji Rewizyjnej odbyła się w dniach 27 lutego – 1 marca 2018 r.

Unia lub jej państwa członkowskie uczestniczą w tym procesie zgodnie ze swoimi kompetencjami, regulaminem wewnętrznym Komisji Rewizyjnej oraz postanowieniami umowy w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do COTIF.

2.3. Korum i prawa głosu w Komisji Rewizyjnej

Korum w Komisji Rewizyjnej istnieje w przypadku, gdy większość państw członkowskich OTIF, którym przysługuje prawo głosu, jest reprezentowana podczas głosowania.

Art. 13 § 3 konwencji COTIF stanowi jednak, że państwa członkowskie OTIF, które złożyły oświadczenie dotyczące niestosowania przez nie jednego lub kilku załączników, nie mają prawa głosu w kwestiach dotyczących zmian w przedmiotowych załącznikach.

Następujące państwa członkowskie OTIF nie wycofały swoich oświadczeń dotyczących niestosowania niektórych załączników: Pakistan, Rosja (w odniesieniu do Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV), Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), CUV, CUI, APTU oraz ATMF), Gruzja (w odniesieniu do CUV, CUI, APTU oraz ATMF), Republika Czeska, Norwegia, Słowacja, Zjednoczone Królestwo (w odniesieniu do CUI, APTU oraz ATMF), Francja (w odniesieniu do ATMF).

W przypadku dyskusji nad zmianami w odpowiednich załącznikach, liczba państw członkowskich OTIF, które złożyły oświadczenie dotyczące niestosowania danego załącznika, musi zostać odjęta od liczby aktywnych członków OTIF (46) w celu ustalenia korum do głosowania nad danym załącznikiem.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 umowy o przystąpieniu UE do COTIF, w odniesieniu do decyzji w sprawach objętych wyłączną kompetencją Unii, Unia wykonuje prawa głosu swoich państw członkowskich. Jak wyjaśniono poniżej, przedmiotowa sprawa wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji UE, która będzie w związku z tym głosować.

3. PLANOWANE AKTY W RAMACH PROCEDURY PISEMNEJ KOMISJI REWIZYJNEJ

3.1. Zmiana przepisów ujednoliconych ATMF (załącznik G do COTIF) oraz modyfikacja skonsolidowanego sprawozdania wyjaśniającego

Przedmiotowe modyfikacje są niezbędne w celu zharmonizowania stosowania certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w odniesieniu do wszystkich typów pojazdów, jak

już określono w regulacjach OTIF. W art. 14 dyrektywy (UE) 2016/798 określono odpowiednie przepisy UE dotyczące podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

Po dokonaniu pełnej rewizji aneksu A do przepisów ujednoliconych ATMF, w wyniku której określono zasady certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/779³ w sprawie podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, zauważono, że należy zmodyfikować art. 3a i art. 15 przepisów ujednoliconych ATMF, aby odzwierciedlić zmiany wprowadzone w aneksie. Ponadto należałoby również zaktualizować odniesienia do niedawno znowelizowanych przepisów UE. Zmiany w przepisach ujednoliconych ATMF wchodzą w zakres kompetencji Komisji Rewizyjnej.

W 2021 r. CTE zaproponowała Komisji Rewizyjnej zmianę załącznika G do COTIF (dokument roboczy CTE TECH-20045-CTE13-7). W następstwie tej propozycji pojawiły się wątpliwości dotyczące odniesienia do wzajemnego uznawania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, zawartego w tekście, który ma zostać włączony do skonsolidowanego sprawozdania wyjaśniającego dotyczącego przepisów ujednoliconych ATMF. Kwestie te zostały rozstrzygnięte, a poprawki do skonsolidowanego sprawozdania wyjaśniającego należy poddać przeglądowi poprzez usunięcie wszelkich odniesień do wzajemnego uznawania, zgodnie z opinią doradcą wydaną przez komisję doraźną do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej na jej pierwszej sesji w listopadzie 2021 r. (OTIF-21008-JUR 1).

Proponowane zmiany w załączniku G do COTIF wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Unii i Unia wykona swoje prawa głosu.

4. 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 załącznik F (przepisy ujednolicone APTU) i załącznik G (przepisy ujednolicone 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;

³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 360).

- przepisów dotyczących oceny ryzyka;
- specyfikacji dotyczących rejestrów.

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

Na mocy art. 20 § 1 lit. b) COTIF i zgodnie z art. 6 załącznika F (APTU) CTE podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie UTP. Zgodnie z art. 7a przepisów ujednoliconych ATMF (załącznik G do COTIF), *Komisja Ekspertów Technicznych jest uprawniona do przyjmowania wytycznych lub obowiązkowych przepisów dotyczących odstępstw od strukturalnych i funkcjonalnych UTP.*

4.1. 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.

4.2. Planowane akty, które mają zostać przyjęte podczas sesji CTE w dniach 14 i 15 czerwca 2022 r.

4.2.1. *Modyfikacja UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych. Proponowane modyfikacje obejmują:*

- zaktualizowane przepisy dotyczące równoważności z przepisami Unii Europejskiej;
- aktualizacje struktury dokumentu;
- wymóg, zgodnie z którym umawiające się strony spoza UE powinny poinformować Sekretariat OTIF o swoich krajowych punktach kontaktowych;
- dodanie przepisów dotyczących przydziału tras i informacji o jeździe pociągu;
- zastąpienie przepisów dotyczących składu pociągu odniesieniem do ujednoliconych przepisów technicznych TCRC;
- aktualizację glosariusza w załączniku II oraz usunięcie skrótów, które nie są już stosowane w tekście prawnym;
- aktualizację w całym dokumencie najnowszych odniesień prawnych wynikających z COTIF i prawa UE;
- zmiany redakcyjne;
- aktualizację odniesień do dokumentów technicznych wydanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, w których określono zharmonizowane specyfikacje informatyczne na potrzeby wdrażania aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych.

W wyniku proponowanych modyfikacji UTP dotyczące aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych zostaną dostosowane do najnowszej wersji TSI i zapewnią dalszą pełną równoważność – w rozumieniu przepisów ujednoliconych ATMF – zasad dotyczących tej aplikacji stosowanych w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w międzynarodowym ruchu kolejowym. Unijna techniczna specyfikacja interoperacyjności została ostatnio zmieniona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/541⁴ z dnia 26 marca 2021 r.

Przedmiotowa kwestia wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji UE i Unia wykona prawa głosu w celu przyjęcia zmian do UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych.

4.2.2. Modyfikacja aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF (w zakresie odstępstw).

Celem tej propozycji przewidującej pełną rewizję aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF jest uproszczenie i doprecyzowanie zasad i wytycznych dotyczących niestosowania całych UTP lub ich poszczególnych przepisów. Proponowane przepisy miałyby zastosowanie wyłącznie do umawiających się stron spoza UE⁵. Odstępstwa od TSI reguluje prawo UE w art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797.

W porównaniu z obowiązującą wersją proponowana pełna rewizja aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF umożliwi:

- uproszczenie przepisów;
- wyjaśnienie zakresu i zasad dotyczących odstępstw;
- usunięcie wszystkich zadań i funkcji Sekretarza Generalnego OTIF;
- wzmocnienie kompetencji właściwych organów umawiających się stron;
- zapewnienie przejrzystości.

W wyniku proponowanych modyfikacji procedury dotyczące odstępstw dla umawiających się stron spoza UE zostaną dostosowane do przepisów mających zastosowanie do państw członkowskich UE, zapewniając dalszą pełną równoważność – w rozumieniu przepisów ujednoliconych ATMF – zasad dotyczących odstępstw dla pojazdów wykorzystywanych w międzynarodowym ruchu kolejowym.

Unia ma wyłączne kompetencje w tej dziedzinie i wykona prawa głosu w celu przyjęcia wniosku w sprawie modyfikacji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF (w zakresie odstępstw).

⁴ 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).

⁵ Odstępstwa od stosowania TSI przez umawiające się państwa, które są również państwami członkowskimi Unii Europejskiej, oraz umawiające się państwa, które stosują odpowiednie prawodawstwo Unii Europejskiej zgodnie z umową z Unią Europejską, podlegałyby nadal prawu UE.

4.3. Kompetencje i prawa głosu Unii

Obowiązujące przepisy Unii objęte aktem, który ma zostać przyjęty na posiedzeniu CTE, to odpowiednio: rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/541 i art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE Unia posiada wyłączne kompetencje w przypadkach, gdy konwencja COTIF lub instrumenty prawne przyjęte na jej podstawie mogłyby mieć wpływ na obowiązujące przepisy unijne lub zmieniać zakres tych przepisów.

Proponowane decyzje OTIF mają na celu:

- dostosowanie UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/541⁶ z dnia 26 marca 2021 r.;
- uproszczenie zasad dotyczących odstępstw od stosowania UTP, określonych w aneksie B do przepisów ujednoliconych ATMF, w odniesieniu do umawiających się państw spoza UE, a także –w świetle art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 – dotyczących niestosowania TSI.

Przyjęcie tych decyzji będzie miało wyraźny wpływ na wyżej wspomniane przepisy UE.

W związku z tym przedmiot tych decyzji podlega wyłącznej kompetencji UE.

Art. 6 ust. 1–3 umowy o przystąpieniu UE do COTIF stanowi, co następuje:

„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”.

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

5. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Unia powinna poprzeć planowane akty OTIF i głosować za ich przyjęciem.

⁶ 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).

6. PODSTAWA PRAWNA

6.1. Proceduralna podstawa prawna

6.1.1. 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”⁷.

6.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komisja Rewizyjna i CTE są organami utworzonymi na mocy umowy, a mianowicie COTIF, w szczególności jej art. 13 § 1 lit. c) i f).

Akty, które mają zostać przyjęte w drodze procedury pisemnej przez Komisję Rewizyjną, oraz akty, które CTE ma przyjąć podczas swojej 14. sesji, stanowią 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.

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

6.2. Materialna podstawa prawna

6.2.1. 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.

6.2.2. 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.

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

7. KONKLUZJA

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

8. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

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

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 14. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami, w odniesieniu do modyfikacji ujednoliconych przepisów technicznych dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz modyfikacji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF w zakresie odstępstw, a także w drodze procedury pisemnej Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do modyfikacji załącznika G do COTIF

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/UE⁸ oraz Umową między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF („Umowa”).
- (2) Komisja Rewizyjna ustanowiona zgodnie z art. 13 § 1 lit. c) COTIF ma przeprowadzić procedurę pisemną w celu podjęcia decyzji w sprawie zmiany art. 3a § 5 i art. 15 § 2 Przepisów ujednoliconych o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (przepisy ujednoliczone ATMF), stanowiących załącznik G do COTIF.
- (3) W związku z propozycją CTE z 2021 r. dotyczącą rewizji załącznika G do COTIF (art. 3a § 5 i art. 15 § 2) pojawiły się wątpliwości odnośnie do tekstu, który ma zostać włączony do skonsolidowanego sprawozdania wyjaśniającego dotyczącego przepisów ujednoliconych ATMF. Propozycja przedstawiona w dokumencie roboczym CTE TECH-20045-CTE13-7 powinna zatem zostać poddana przeglądowi zgodnie z opinią doradczą przyjętą przez komisję doraźną do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej na jej pierwszej sesji w listopadzie 2021 r., OTIF-21008-JUR 1, przed jej przyjęciem przez Komisję Rewizyjną.

⁸ 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).

- (4) Celem decyzji Komisji Rewizyjnej jest dostosowanie przepisów ujednoliconych ATMF do dyrektywy (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa.
- (5) Na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych („CTE”) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).
- (6) 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, między innymi, ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TAF).
- (7) Zgodnie z art. 20 § 1 lit. e) COTIF oraz art. 7a i 21 przepisów ujednoliconych ATMF, Komisja Ekspertów Technicznych jest uprawniona do przyjęcia lub zmiany aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF dotyczących odstępstw od stosowania ujednoliconych przepisów technicznych.
- (8) CTE włączyła do porządku obrad swojej 14. sesji, która odbędzie się w dniach 14 i 15 czerwca 2022 r., wniosek dotyczący decyzji w sprawie zmiany UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz rewizji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF dotyczących odstępstw od stosowania ujednoliconych przepisów technicznych.
- (9) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu CTE oraz – w odniesieniu do rewizji ATMF – na forum Komisji Rewizyjnej OTIF, gdyż proponowane decyzje będą wiążące dla Unii.
- (10) Celem decyzji CTE jest dostosowanie UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych do przepisów UE, a mianowicie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/541⁹, oraz aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF do dyrektywy (UE) 2016/797.
- (11) 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 w kwestii częściowej rewizji przepisów ujednoliconych ATMF, stanowiących załącznik G do COTIF, w drodze procedury pisemnej Komisji Rewizyjnej ustanowionej na mocy Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, polega na głosowaniu za wnioskiem CTE w sprawie zmiany art. 3a § 5 i art. 15 § 2

⁹ 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).

przepisów ujednoliconych ATMF (załącznik G do COTIF), jak określono w dokumencie roboczym CTE nr TECH-20045-CTE13-7, pod warunkiem że wszelkie odniesienia do wzajemnego uznawania zostaną usunięte z aneksu II, zgodnie z opinią doradczą przyjętą przez komisję doraźną do spraw prawnych i współpracy międzynarodowej podczas jej pierwszej sesji w listopadzie 2021 r., OTIF-21008-JUR 1. Jeżeli powyższe odniesienie nie zostanie usunięte, Unia ma zagłosować przeciwko wnioskowi CTE.

Artykuł 2

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii podczas 14. sesji CTE COTIF w sprawie modyfikacji UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych oraz rewizji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF dotyczących odstępstw od stosowania ujednoliconych przepisów technicznych, jest następujące:

- 1) głosowanie za wnioskiem CTE w sprawie aktualizacji UTP dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych, zgodnie z propozycją w dokumencie roboczym CTE nr TECH-22004-CTE14;
- 2) głosowanie za wnioskiem CTE w sprawie aktualizacji aneksu B do przepisów ujednoliconych ATMF dotyczących odstępstw od stosowania ujednoliconych przepisów technicznych, zgodnie z dokumentem roboczym CTE nr TECH-22005-CTE14.

Artykuł 3

Po ich przyjęciu decyzje Komisji Rewizyjnej oraz Komisji Ekspertów Technicznych zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*