

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2018/319

z dnia 27 lutego 2018 r.

określająca stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 26. sesji Komisji Rewizyjnej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami oraz w załącznikach do tej konwencji

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. (zwanej dalej „konwencją COTIF”) zgodnie z decyzją Rady 2013/103/UE ⁽¹⁾.
- (2) Wszystkie państwa członkowskie, z wyjątkiem Cypru i Malty, stosują konwencję COTIF.
- (3) Komisja Rewizyjna Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) (zwana dalej „Komisją Rewizyjną”), została powołana zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. c) konwencji COTIF. Na swojej 26. sesji, która ma mieć miejsce w dniach 27 lutego – 1 marca 2018 r., Komisja Rewizyjna ma podjąć decyzje odnośnie do niektórych zmian w konwencji COTIF oraz w jej niektórych załącznikach, a mianowicie: załączniku E (Przepisy ujednolicone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej – CUI), załączniku F (Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu – APTU) oraz G (Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu – ATMF).
- (4) Podczas 26. sesji Komisja Rewizyjna ma również podjąć decyzję w sprawie przyjęcia nowego załącznika H dotyczącego bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym.
- (5) Zmiany regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej mają na celu aktualizację niektórych przepisów w wyniku przystąpienia Unii do konwencji COTIF w 2011 r., w szczególności w odniesieniu do przepisów regulujących prawo głosu organizacji regionalnej oraz ustalenie kworum.
- (6) Zmiany konwencji COTIF mają na celu udoskonalenie i uproszczenie procedury przeglądu konwencji COTIF w celu spójnego i szybkiego wprowadzenia zmian do konwencji COTIF i jej załączników oraz w celu zapobieżenia niekorzystnemu wpływowi obecnej długotrwałej procedury wprowadzania zmian, w tym także ryzyku wystąpienia wewnętrznych rozbieżności między zmianami przyjętymi przez Komisję Rewizyjną i przez Zgromadzenie Ogólne OTIF, jak również ryzyku wystąpienia rozbieżności zewnętrznych, w szczególności z prawem Unii.
- (7) Zmiany w załączniku E (CUI) mają na celu wyjaśnienie zakresu stosowania przepisów ujednoliconych CUI w celu zapewnienia ich bardziej systematycznego stosowania zgodnie z przeznaczeniem, tj. w międzynarodowym ruchu kolejowym, takim jak korytarze towarowe lub w międzynarodowych pociągach pasażerskich.
- (8) Zmiany w załącznikach F (APTU) oraz G (ATMF) mają na celu harmonizację przepisów OTIF z przepisami UE, w szczególności po przyjęciu przez Unię w 2016 r. czwartego pakietu kolejowego.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1.

- (9) Nowy załącznik H ma na celu poprawę interoperacyjności poza granicami Unii w oparciu o koncepcję zharmonizowanych kryteriów wydawania przez organy państwowe certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych na dowód, że przedsiębiorstwa kolejowe są w stanie bezpiecznie eksploatować pociągi w danym państwie.
- (10) Większość proponowanych zmian jest zgodna z prawem oraz celami strategicznymi Unii i w związku z tym powinna zostać poparta przez Unię. Niektóre zmiany wymagają dalszej dyskusji w ramach Unii i powinny zostać odrzucone na 26. sesji Komisji Rewizyjnej.
- (11) Stanowisko Unii na 26. sesji Komisji Rewizyjnej powinno zatem opierać się na dołączonym do niniejszej decyzji dokumencie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 26. sesji Komisji Rewizyjnej ustanowionej przez Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. zmienioną protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., powinno opierać się na dołączonym do niniejszej decyzji dokumencie.
2. Nieznaczące zmiany w dokumentach, o których mowa w dołączonym do niniejszej decyzji dokumencie, mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w Komisji Rewizyjnej bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 2

Decyzja Komisji Rewizyjnej OTIF, po jej przyjęciu, zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 lutego 2018 r.

W imieniu Rady
E. ZAHARIEVA
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. WPROWADZENIE

Sekretariat Generalny OTIF zwołał 26. sesję Komisji Rewizyjnej COTIF99 w Bernie w Szwajcarii w dniach 27 lutego – 1 marca 2018 r. Dokumenty dotyczące punktów porządku obrad są dostępne na stronie internetowej OTIF pod następującym adresem: http://otif.org/en/?page_id=126.

2. UWAGI DOTYCZĄCE PUNKTÓW PORZĄDKU OBRAD

Punkt 1 porządku obrad – Otwarcie posiedzenia oraz ustalenie kworum

Dokument(y): brak

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: nie dotyczy

Stanowisko: brak

Punkt 2 porządku obrad – Wybór przewodniczącego i wiceprzewodniczącego

Dokument(y): brak

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: państwa członkowskie

Stanowisko: brak

Punkt 3 porządku obrad – Przyjęcie porządku obrad

Dokument(y): LAW-17125-CR 26/3.1

Kompetencja: Unia (dzielona i wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: za przyjęciem projektu porządku obrad

Punkt 4 porządku obrad – Zmiana regulaminu wewnętrznego

Dokument(y): LAW-17125-CR 26/4

Kompetencja: Unia (dzielona i wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: poparcie proponowanych projektów zmian regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej OTIF, z wyjątkiem następujących punktów:

- a) art. 9 ust. 2 regulaminu wewnętrznego powinien stanowić, że *Okres ten wynosi 12 tygodni, jeżeli dokument zostanie złożony we wszystkich trzech językach roboczych.*; oraz
- b) zmiana art. 9 ust. 4 regulaminu wewnętrznego dotycząca głosowania, jeżeli brakuje wersji językowych, zostaje odrzucona.

Obecna wersja regulaminu wewnętrznego Komisji Rewizyjnej pochodzi sprzed przystąpienia Unii do konwencji COTIF, w związku z czym niektóre jego postanowienia są przestarzałe i powinny zostać zaktualizowane. W szczególności postanowienia dotyczące prawa głosu Unii oraz ustalenia kworum (art. 4, 20 i 21) muszą zostać zmienione w celu zapewnienia ich zgodności z art. 38 COTIF i z umową UE-OTIF.

Punkt 5 porządku obrad – Częściowa zmiana konwencji bazowej: zmiana procedury przeglądu COTIF

Dokument(y): LAW-17126-CR 26/5

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: państwa członkowskie

Stanowisko: poparcie przyjęcia proponowanej zmiany art. 34 konwencji w celu wprowadzenia ustalonego okresu (36 miesięcy) na wejście w życie zmian do załączników przyjętych przez Zgromadzenie Ogólne, w tym klauzuli elastyczności pozwalającej na przedłużenie tego terminu w poszczególnych przypadkach, jeżeli tak postanowi Zgromadzenie Ogólne większością głosów przewidzianą na podstawie art. 14 § 6 COTIF.

Propozycja ma na celu udoskonalenie i uproszczenie procedury przeglądu konwencji COTIF w celu spójnego i szybkiego wprowadzenia zmian do COTIF i jej załączników oraz w celu zapobieżenia niekorzystnemu wpływowi obecnej długotrwałej procedury wprowadzania zmian, w tym także ryzyku wystąpienia wewnętrznych rozbieżności między zmianami przyjętymi przez Komisję Rewizyjną i przez Zgromadzenie Ogólne, jak również ryzyku wystąpienia rozbieżności zewnętrznych, w szczególności z prawem Unii. Zalecenie Sekretariatu OTIF uwzględnia dominujący pogląd grupy roboczej, która zajmowała się tym zagadnieniem; ustalono, że członkowie OTIF powinni być w stanie dokonać transpozycji przyjętych zmian, w tym poprzez procedury parlamentarne, w ciągu trzech lat. Propozycja wydaje się konieczna dla skutecznego funkcjonowania i rozwoju OTIF.

Punkt 6 porządku obrad – Częściowa zmiana PU CIM – sprawozdanie Sekretarza Generalnego

Dokument(y): LAW-17126-CR 26/6

Kompetencja: Unia (dzielona i wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia (w przypadku głosowania)

Stanowisko: zapoznanie się ze sprawozdaniem Sekretarza Generalnego, przedstawienie informacji na temat obecnych działań i wydarzeń, zachęcenie do dalszych prac nad oceną powiązań między przepisami celnymi i przepisami w dziedzinie transportu kolejowego oraz poparcie dla utworzenia grupy roboczej złożonej z ekspertów prawnych lub alternatywnych ustaleń dotyczących koordynacji w ramach istniejących organów OTIF w odniesieniu do spraw celnych i digitalizacji dokumentów przewozowych w transporcie towarowym.

Punkt 7 porządku obrad – Częściowa zmiana PU CUI

Dokument(y): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: państwa członkowskie

Stanowisko: poparcie wniosków dotyczących zmian art. 1 § 1 i 2, art. 3 (nowa lit. aa) oraz zmiany lit. b), c) i g)), art. 5 § 1, art. 5bis § 1 i 2, art. 7 § 2, art. 8 § 1 i 2, art. 9 § 1 oraz art. 10 § 3 CUI oraz zwrócenie się do Sekretarza Generalnego OTIF o przedłożenie wszystkich zmian PU CUI Zgromadzeniu Ogólnemu w celu podjęcia decyzji.

Główna istotna zmiana ma na celu doprecyzowanie zakresu PU CUI poprzez wprowadzenie w art. 3 definicji międzynarodowego ruchu kolejowego oznaczającego ruch wymagający zastosowania międzynarodowej trasy pociągu lub kilku kolejnych krajowych tras pociągu zlokalizowanych w co najmniej dwóch państwach i koordynowanych przez odpowiednich zarządców infrastruktury, a także poprzez odpowiednią zmianę art. 1 (Zakres), przy zachowaniu powiązania z PU CIV i CIM.

Celem jest zapewnienie, aby PU CUI były bardziej systematycznie stosowane zgodnie z ich przeznaczeniem, tj. w międzynarodowym ruchu kolejowym. Projekt zmiany zaproponowany Komisji Rewizyjnej odpowiada tekstowi kompromisowemu będącemu wynikiem prac grupy roboczej *ad hoc* w ramach OTIF, której posiedzenia odbyły się w dniach 10 grudnia 2014 r., 8 lipca 2015 r., 24 listopada 2015 r. i 31 maja 2016 r. Komisja Europejska wniosła wkład w wynik prac, który potwierdza zastosowanie PU CUI do międzynarodowego ruchu kolejowego, zgodnie z zakresem i celem konwencji COTIF, tj. przewozami międzynarodowymi – co zostało wyjaśnione w nowej definicji.

Komisja oceniła, że projekty zmian art. 1 i 3, zaproponowane przez Sekretariat OTIF, są zgodne z definicjami i przepisami dorobku prawnego Unii w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i koordynacji między zarządcami infrastruktury (np. art. 40, 43 i 46 dyrektywy 2012/34/UE (wersja przekształcona)).

Jeżeli chodzi o projekt zmiany art. 8 (Odpowiedzialność zarządzającego) zaproponowanej przez Sekretariat OTIF, jest to zasadniczo poprawka redakcyjna i nie ma żadnego wpływu na zakres lub treść przepisu. Projekty zmian art. 9 oraz art. 3, 5, 5bis, 7 i 10 są ściśle redakcyjne.

Punkt 8 porządku obrad – Nowy załącznik H dotyczący bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym

Dokument(y): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Kompetencja: Unia (wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko:

(LAW-17131-CR26/8.1) – Poparcie przedłożenia Zgromadzeniu Ogólnemu, w celu podjęcia decyzji, zmiany polegającej na włączeniu do konwencji COTIF nowego załącznika H dotyczącego bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym, z zastrzeżeniem następujących zmian (skreślenie – tekst skreślony, dodanie – tekst podkreślony, w stosownych przypadkach):

- Art. 2 lit. b): Zastąpienie słów *organ certyfikacji* słowami *organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa*. Zmianę należy wprowadzić konsekwentnie w całym tekście. W języku niemieckim: *Sicherheitsbescheinigungsbehörde* zamiast *Zertifizierungsbehörde*. W języku francuskim: *autorité de certification de sécurité* zamiast *autorité de certification*.
- Art. 4 ust. 1: Dodanie zdania *Organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i organ nadzoru, o którym mowa w art. 6 ust. 1, mogą być dwoma odrębnymi podmiotami lub mogą zostać włączone do tej samej organizacji.*
- Art. 6 ust. 1: Dodanie zdania *Organ nadzoru i organ certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 1, mogą być dwoma odrębnymi podmiotami lub mogą zostać włączone do tej samej organizacji.*
- Art. 8 ust. 3: Zmiana tekstu w następujący sposób: *Aby umożliwić harmonijne wdrożenie wymogów niniejszych przepisów ujednoliconych, załączniki do nich obejmują:*

[...]

[...]a) wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem, które mają być stosowane przez organy certyfikacji bezpieczeństwa przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa oraz przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządzających infrastrukturą podczas opracowywania, wdrażania, utrzymywania i ulepszania ich systemów zarządzania bezpieczeństwem;

[...]b) wspólną metodę oceny bezpieczeństwa dotyczącą monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe [...], zarządców infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;

c) niezbędne powiązania ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa dotyczącą oceny ryzyka, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie podczas dokonywania jakichkolwiek technicznych, operacyjnych lub organizacyjnych zmian systemu kolei;

d) wspólną metodę oceny bezpieczeństwa dotyczącą nadzoru, która ma być stosowana przez organy nadzoru.

- Art. 2 lit. f): poprawka redakcyjna, dostosowanie do terminologii unijnej (w języku niemieckim): *„Eisenbahnsystem” das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus [...] Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals.*
- Art. 7 ust. 4: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): *Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben [...] ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*

Zgoda na wniosek Sekretarza Generalnego dotyczący zmiany sprawozdania wyjaśniającego w celu poparcia nowego załącznika H i przedłożenia go Zgromadzeniu Ogólnemu do zatwierdzenia.

(LAW-17131-CR26/8.2) – Poparcie zmian art. 2, 6, 20, 33 i 35 COTIF w celu umożliwienia włączenia nowego załącznika H do COTIF i zgoda na zwrócenie się do Sekretarza Generalnego o przedłożenie tych zmian Zgromadzeniu Ogólnemu w celu podjęcia decyzji.

W projekcie nowego załącznika H określono przepisy regulujące bezpieczną eksploatację pociągów w ruchu międzynarodowym w celu harmonizacji COTIF z dorobkiem prawnym Unii oraz wsparcia interoperacyjności poza granicami Unii Europejskiej. Proponowany tekst jest spójny z przepisami nowej dyrektywy (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa i powiązanego prawodawstwa wtórnego, z wyjątkiem drobnych kwestii, które należy rozwiązać zgodnie z powyższymi propozycjami. Jak już stwierdzono, należy zmienić niektóre przepisy konwencji COTIF w celu włączenia tego nowego załącznika H.

Punkt 9 porządku obrad – Częściowa zmiana PU ATMF

Dokument(y): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Kompetencja: Unia (wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: poparcie częściowej zmiany PU ATMF zaproponowanej przez Sekretariat OTIF, z zastrzeżeniem następujących zmian (skreślenie – tekst skreślony, dodanie – tekst podkreślony, w stosownych przypadkach):

- Art. 7 ust. 1a: Zmiana tekstu w następujący sposób: Pojazdy spełniają wymogi ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie w momencie przedłożenia wniosku o dopuszczenie, modernizację lub odnowienie, zgodnie z niniejszymi przepisami ujednoliconymi i przy uwzględnieniu strategii migracji dotyczącej stosowania ujednoliconych przepisów technicznych określonych w art. 8 ust. 2a i art. 8 ust. 4 lit. f) APTU oraz możliwości stosowania odstępstw określonych w art. 7a ATMF; zgodność jest stale utrzymywana w okresie użytkowania każdego pojazdu.
- CTE rozważy potrzebę opracowania załącznika do niniejszych przepisów ujednoliconych, w tym przepisów umożliwiających wnioskodawcom uzyskanie większej pewności prawa co do przepisów, które należy stosować, jeszcze przed złożeniem wniosku o dopuszczenie, modernizację lub odnowienie pojazdów.
- Art. 2 lit. w): zmiana definicji i zastosowanie terminu pojazdy konsekwentnie w całym tekście (we wszystkich językach). Definicja powinna brzmieć: „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. W całym tekście powinien być stosowany termin pojazd(y), nie zaś termin pojazd(y) kolejowy(-e), który występuje w niektórych miejscach.
- Art. 5: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): Zastąpienie Notifikation przez Notifizierung w tekście Jeder Vertragsstaat hat durch [...] Notifizierung [...]. oraz Die [...] Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.
- Art. 10: poprawka redakcyjna (w języku niemieckim): Zastąpienie Verzeichnis przez Dossier w tekście Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes [...] Dossier zu übersenden. oraz Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen [...] Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.
- Art. 13 ust. 1 lit. a): poprawka redakcyjna (w języku angielskim i niemieckim): Zastąpienie CTE pełną nazwą komisji w tekście comply with the specifications adopted by the [...] Committee of Technical Experts; oraz mit den vom [...] Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;.
- Dodanie następującego art. 14: Artykuł 14 – Załączniki i zalecenia
 - § 1 Komisja Ekspertów Technicznych podejmuje decyzję o przyjęciu załącznika lub przepisu zmieniającego załącznik zgodnie z procedurą określoną w art. 16, 20 i 33 § 6 Konwencji. Decyzje wchodzi w życie zgodnie z art. 35 § 3 i 4 Konwencji.
 - § 2 Wniosek o przyjęcie załącznika lub przepisu zmieniającego załącznik może zostać złożony przez: a) każde Umawiające się Państwo; b) każdą organizację regionalną zgodnie z definicją zawartą w art. 2 lit. x) ATMF; c) każde reprezentatywne stowarzyszenie międzynarodowe, dla którego członków istnienie załącznika jest niezbędne ze względów bezpieczeństwa i gospodarki do celów wykonywania ich działalności.
 - § 3 Przygotowanie załączników należy do obowiązków Komisji Ekspertów Technicznych, wspieranej przez właściwe grupy robocze i Sekretarza Generalnego w oparciu o wnioski sporządzone zgodnie z § 2.
 - § 4 Komisja Ekspertów Technicznych może zalecić metody i praktyki dotyczące dopuszczenia technicznego urządzeń kolejowych stosowanych w ruchu międzynarodowym.

PU ATMF są zgodne z przepisami unijnej dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności i z częścią dyrektywy 2009/49/WE w sprawie bezpieczeństwa. Wraz z przyjęciem czwartego pakietu kolejowego Unia zmieniła niektóre przepisy dorobku prawnego. Na podstawie analizy Komisji Sekretariat OTIF i odpowiednia grupa robocza przygotowały zmiany dotyczące art. 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 i 13 PU ATMF. Zmiany te są konieczne, aby zharmonizować niektóre terminy z nowymi przepisami UE oraz aby uwzględnić pewne zmiany proceduralne w UE, w szczególności fakt, że Agencja Kolejowa Unii Europejskiej będzie organem właściwym do wydawania zezwoleń dla pojazdów. Proponowane zmiany nie mają wpływu na podstawową koncepcję ATMF.

Punkt 10 porządku obrad – Częściowa zmiana PU APTU

Dokument(y): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Kompetencja: Unia (wyłączna)

Wykonywanie prawa głosu: Unia

Stanowisko: poparcie zmiany art. 8 załącznika F do konwencji COTIF oraz zatwierdzenie zmian w odpowiednim sprawozdaniu wyjaśniającym.

Przepisy ujednolicone ATMF są zgodne z przepisami dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności, co dotyczy w szczególności treści ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) i ich równoważności z unijnymi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI). Wraz z przyjęciem czwartego pakietu kolejowego, a w szczególności przekształcenia dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności, Unia zmieniła niektóre przepisy tego dorobku prawnego. Na podstawie analizy Komisji Sekretariat OTIF i odpowiednia grupa robocza przygotowały zmiany PU APTU w celu zapewnienia ciągłej harmonizacji z prawem Unii. Zmiany dotyczą art. 8 PU APTU i polegają na dodaniu do treści UTP dwóch sekcji równoważnych z unijnymi TSI. Zmiany te są konieczne dla zapewnienia, aby treść przyszłych unijnych TSI i UTP konwencji COTIF pozostała równoważna. Zmiany nie mają wpływu na podstawową koncepcję APTU.

Punkt 11 porządku obrad – Ogólna dyskusja na temat konieczności zharmonizowania warunków dostępu

Dokument(y): LAW-17130-CR26/11

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: nie dotyczy

Stanowisko: brak

Punkt 12 porządku obrad – Sprawy różne

Dokument(y): LAW-17130-CR26/12

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: państwa członkowskie

Stanowisko: nie należy wyrażać sprzeciwu wobec utworzenia grupy roboczej ekspertów prawnych mającej na celu udzielanie pomocy i ułatwianie funkcjonowania istniejących organów OTIF w dziedzinie prawa oraz zapewnienie skutecznego zarządzania konwencją.

Punkt 13 porządku obrad – Częściowa zmiana PU CUV

Dokument(y): LAW-17144-CR 26/13 (wniosek Szwajcarii)

Kompetencja: Unia (dzielona)

Wykonywanie prawa głosu: państwa członkowskie

Stanowisko: należy głosować przeciwko wnioskowi dotyczącemu rozważenia zmiany art. 7 PU CUV przedłożonemu przez Szwajcarię.

Art. 7 ust. 1 PU CUV dotyczy odpowiedzialności posiadacza pojazdu i użytkownika pojazdu (przedsiębiorstw kolejowych) w przypadku szkód spowodowanych przez pojazd, wynikających z wady pojazdu. We wniosku dodano nowe kryterium w celu przedstawienia dowodów odpowiedzialności posiadacza za szkodę wyrządzoną w wyniku wady pojazdu. Zgodnie z obecnym art. 7 PU CUV, jeżeli jest on stosowany przez umawiające się strony, posiadacz pojazdu ponosi odpowiedzialność jedynie wtedy, gdy udowodniono, że szkoda spowodowana przez pojazd wynika z jego winy. Proponowana zmiana polega na wprowadzeniu drugiego kryterium, zgodnie z którym posiadacz musi udowodnić, że nie ponosi odpowiedzialności za wadę, która leży u podstaw szkody.

Ust. 2 obecnego art. 7 PU CUV stanowi, że *Strony umowy mogą zawrzeć porozumienia wprowadzające odchylenia od postanowień § 1*. Na tej podstawie przedsiębiorstwa w sektorze prowadziły negocjacje w latach 2013–2016, których skutkiem była umowa zatwierdzona przez 600 przedsiębiorstw kolejowych, umożliwiającą wprowadzanie niezbędnych zmian do jednolitej ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (GCU), aby lepiej sprecyzować zakres odpowiedzialności właścicieli wagonów. Podpisana umowa wprowadziła do GCU nowy art. 27 dotyczący zasady odpowiedzialności w przypadku szkód spowodowanych przez wagon w celu osiągnięcia lepszej równowagi i zapewnienia większej jasności dla całego sektora w przypadku szkody spowodowanej przez wagon. Artykuł ten wprowadza pojęcie *domniemania winy*, które umożliwia przypisanie odpowiedzialności posiadaczowi pojazdu w przypadku wady pojazdu powstałej w wyniku niespełnienia obowiązku utrzymania. Zmiana ta ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2017 r. Obecnie większość posiadaczy i przedsiębiorstw kolejowych działających w Unii stosuje GCU. Wniosek Szwajcarii nie jest zatem niezbędny, ponieważ umowy zawarte przez przedsiębiorstwa sektora są wystarczające, aby jasno określić odpowiedzialność posiadacza i przedsiębiorstwa kolejowego w przypadku szkody spowodowanej przez pojazd na podstawie umowy sprzedaży. Nic nie wskazuje na to, że umowa nie zapewnia właściwej równowagi między interesami poszczególnych stron. Ponadto wniosek Szwajcarii nie zawiera solidnego i wystarczającego uzasadnienia proponowanych zmian.
