

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

DECYZJA RADY

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.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/103/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 5 i art. 218 ust. 6 lit. a) ppkt (v),

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozwój interoperacyjności kolei zarówno w Unii, jak i między Unią a sąsiednimi państwami stanowi kluczowy element wspólnej polityki transportowej mającej w szczególności na celu uzyskanie większej równowagi między różnymi rodzajami transportu.
- (2) W obszarach objętych Konwencją o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienioną protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwaną dalej „konwencją”), Unia posiada wyłączne kompetencje lub dzieli je ze swoimi państwami członkowskimi.
- (3) Przystąpienie Unii do konwencji w celu wykonywania swoich kompetencji jest dopuszczalne na mocy art. 38 konwencji.
- (4) W imieniu Unii Komisja wynegocjowała umowę (zwaną dalej „umową”) z Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (zwaną dalej „OTIF”) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji.

(5) Umowa powinna zostać zatwierdzona,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Umowę 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. (zwaną dalej „umową”).

Tekst umowy dołącza się do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Podpisując umowę, Unia składa oświadczenie dotyczące wykonywania swoich kompetencji, zawarte w załączniku I do niniejszej decyzji, oraz oświadczenie dotyczące art. 2 umowy, zawarte w załączniku II do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejszym upoważnia się Przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do podpisania umowy ze skutkiem wiążącym dla Unii oraz do złożenia oświadczeń, o których mowa w art. 2.

Artykuł 4

Na posiedzeniach OTIF Unia reprezentowana jest przez Komisję.

Artykuł 5

Ustalenia wewnętrzne dotyczące przygotowań do posiedzeń OTIF oraz reprezentacji i głosowania na tych posiedzeniach przedstawiono w załączniku III do niniejszej decyzji.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 16 czerwca 2011 r.

W imieniu Rady
VÖLNER P.
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OŚWIADCZENIE UNII EUROPEJSKIEJ DOTYCZĄCE WYKONYWANIA KOMPETENCJI

W sektorze kolejowym Unii Europejska (zwana dalej „Unią”) dzieli kompetencje z państwami członkowskimi Unii (zwanymi dalej „państwami członkowskimi”) zgodnie z art. 90 i 91 w związku z art. 100 ust. 1 oraz art. 171 i 172 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”).

W tytule VI TFUE ustanowiono wspólną politykę transportową Unii, a w tytule XVI przewidziano udział Unii w ustanowieniu i rozwoju sieci transeuropejskich w dziedzinie transportu.

W szczególności art. 92 w tytule VI TFUE przewiduje, że Unia może ustanawiać:

- wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby państw członkowskich,
- warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu krajowego w państwie członkowskim,
- środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu,
- wszelkie inne potrzebne przepisy.

W odniesieniu do sieci transeuropejskich tytuł XVI art. 171 TFUE przewiduje w szczególności, że Unia:

- ustanawia zbiór wytycznych obejmujących cele, priorytety i ogólne kierunki działań przewidzianych w dziedzinie sieci transeuropejskich; wytyczne te wskazują projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania,
- urzeczywistnia każdy środek, który może się okazać niezbędny do zapewnienia współdziałania między sieciami, w szczególności w dziedzinie normalizacji technicznej,
- może wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, popierane przez państwa członkowskie, a wskazane w ramach wytycznych określonych w tiret pierwszym, w szczególności poprzez analizy możliwości wykonania, gwarancje kredytowe lub bonifikaty oprocentowania; Unia może się również przyczynić do finansowania, za pośrednictwem Funduszu Spójności, poszczególnych projektów w państwach członkowskich w dziedzinie infrastruktury transportu.

Na podstawie postanowień tych dwóch artykułów Unia przyjęła znaczną liczbę aktów prawnych mających zastosowanie do transportu kolejowego.

Zgodnie z prawem unijnym Unia ma wyłączne kompetencje w obszarach transportu kolejowego, w przypadku gdy Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmieniona protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwana dalej „konwencją”), lub akty prawne przyjęte na jej podstawie mogą mieć wpływ na te obowiązujące przepisy unijne lub zmienić ich zakres.

W obszarach regulowanych konwencją, a w których Unia ma wyłączne kompetencje, państwa członkowskie nie posiadają kompetencji.

W przypadku gdy przepisy wspólnotowe istnieją, ale nie mają na nie wpływu ani konwencja, ani akty prawne przyjęte na jej podstawie, Unia dzieli z państwami członkowskimi kompetencje w odniesieniu do obszarów związanych z konwencją.

Dodatek do niniejszego załącznika zawiera wykaz stosownych unijnych aktów prawnych obowiązujących w chwili zawarcia umowy. Zakres kompetencji Unii wynikający z tych tekstów należy oceniać w związku ze szczególnymi przepisami każdego z tych tekstów, a w szczególności zakres, w jakim przepisy te ustanawiają wspólne zasady. Zakres kompetencji Unii podlega ciągłym zmianom. W ramach Traktatu o Unii Europejskiej i TFUE właściwe instytucje unijne mogą podejmować decyzje, które ustalają zakres kompetencji Unii. Unia zastrzega sobie zatem prawo do dokonywania odpowiednich zmian niniejszego oświadczenia, co nie stanowi jednak warunku koniecznego do wykonywania jej kompetencji w obszarach objętych konwencją.

Dodatek do załącznika I

AKTY PRAWNE UNII EUROPEJSKIEJ DOTYCZĄCE KWESTII REGULOWANYCH PRZEZ KONWENCJĘ

Do tej pory Unia wykonywała swoje kompetencje między innymi za pomocą następujących unijnych aktów prawnych:

AKTY PRAWNE DOTYCZĄCE GOSPODARKI/DOSTĘPU DO RYNKU

- Rozporządzenie nr 11 dotyczące zniesienia dyskryminacji w stawkach i warunkach transportu, w związku z wykonaniem art. 79 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Dz.U. 52 z 16.8.1960, s. 1121/60)
- Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25)
- Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70)
- Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1)
- Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26)
- Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29)
- Dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164, wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 58)
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14)
- Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/WE w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44)

AKTY PRAWNE DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA

- Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6)
- Dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1)
- Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44, wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 16)
- Dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 114, wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 40)
- Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1, wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 3)
- Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51)
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1)

- Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13)
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 345 z 23.12.2008, s. 62)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1335/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji) (Dz.U. L 354 z 31.12.2008, s. 51)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22)

AKTY PRAWNE DOTYCZĄCE OBOWIĄZKÓW ŚWIADCZENIA USŁUGI PUBLICZNEJ

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1)

ZAŁĄCZNIK II

OŚWIADCZENIE UNII EUROPEJSKIEJ DOTYCZĄCE ART. 2 UMOWY

Termin „regulujących dany obszar” należy rozumieć jako mający zastosowanie do szczególnego przypadku, który regulowany jest postanowieniem konwencji, w tym również jej załącznikami, a nie jest regulowany ustawodawstwem Unii Europejskiej.

ZAŁĄCZNIK III

USTALENIA WEWNĘTRZNE DLA RADY, PAŃSTW CZŁONKOWSKICH I KOMISJI DOTYCZĄCE PROCEDUR W RAMACH OTIF

Pamiętając o wymogu reprezentowania przez Unię i jej państwa członkowskie jednolitego stanowiska na forum międzynarodowym zgodnie z Traktatem o Unii Europejskiej i z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, w tym również na etapie wprowadzania w życie zobowiązań międzynarodowych, Rada, państwa członkowskie i Komisja będą stosować następujące ustalenia wewnętrzne:

1. Zakres

Niniejsze ustalenia wewnętrzne będą miały zastosowanie do wszelkich posiedzeń wszelkich organów ustanowionych w ramach OTIF. Jakikolwiek odniesienie do „posiedzenia” w niniejszych ustaleniach rozumie się jako obejmujące odpowiednio także odniesienie do innych procedur, takich jak procedura pisemna.

2. Procedura koordynacji

2.1. W celu przygotowania posiedzeń OTIF, w tym między innymi posiedzeń Zgromadzenia Ogólnego, Komitetu Administracyjnego i innych komitetów, organizowane będą posiedzenia koordynacyjne:

— w Brukseli, w ramach właściwej grupy roboczej Rady (zwykle Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego), najwcześniej jak to możliwe przed posiedzeniem OTIF i z taką częstotliwością, jak będzie to konieczne, oraz, ponadto

— w miejscu obrad, na początku oraz, w razie konieczności, w trakcie i na zakończenie posiedzenia OTIF.

2.2. Na posiedzeniach koordynacyjnych będą uzgadniane stanowiska samej Unii lub, w stosownych przypadkach, stanowiska Unii i jej państw członkowskich. Stanowiska państw członkowskich odnoszące się do ich wyłącznych kompetencji mogą podlegać koordynacji na tych posiedzeniach, jeżeli uzgodnią tak państwa członkowskie.

2.3. Na posiedzeniach koordynacyjnych podejmowane będą decyzje w sprawie wykonywania obowiązków związanych z oświadczeniami i głosowaniem w odniesieniu do każdego punktu porządku obrad OTIF, w sprawie którego spodziewane jest oświadczenie lub głosowanie.

2.4. W celu przygotowania posiedzeń koordynacyjnych, o których mowa w pkt 2.1, w tym opracowania projektów oświadczeń i stanowisk, prowadzone będą w razie konieczności wstępne dyskusje na forum odpowiednich komitetów utworzonych na mocy stosownych przepisów unijnych dotyczących kolei, mianowicie na forum:

— Komitetu ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – w sprawach dotyczących dodatku C do konwencji; jeżeli sprawy te dotyczą interoperacyjności kolei lub wspólnego podejścia do bezpieczeństwa, wypracowanego na mocy dyrektywy 2004/49/WE, należy uwzględnić także Komitet ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei,

— Komitetu ds. Rozwoju Kolei Unijnych – w sprawach dotyczących dodatków A, B, D lub E do konwencji oraz w sprawach systemów przepisów ujednoliconych opracowywanych przez OTIF,

— Komitetu ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei – w sprawach dotyczących dodatków F lub G do konwencji.

2.5. Przed każdym posiedzeniem OTIF Komisja wskaże punkty porządku obrad podlegające koordynacji ze strony Unii oraz przygotowuje projekty oświadczeń i stanowisk, które mają być omawiane na posiedzeniach koordynacyjnych.

2.6. Jeżeli Komisja i państwa członkowskie nie zdołają uzgodnić wspólnego stanowiska w ramach posiedzeń koordynacyjnych, między innymi ze względu na rozbieżne opinie co do podziału kompetencji, sprawa zostanie przekazana Komitetowi Stałych Przedstawicieli lub Radzie.

3. Składanie oświadczeń i głosowanie na posiedzeniach OTIF

3.1. W przypadku gdy dany punkt porządku obrad dotyczy spraw podlegających wyłącznym kompetencjom Unii, Komisja zabierze głos i będzie głosować w imieniu Unii. Po należyтым skoordynowaniu stanowisk państwa członkowskie również mogą zabierać głos w celu poparcia lub rozwinięcia stanowiska Unii.

3.2. W przypadku gdy dany punkt porządku obrad dotyczy spraw podlegających wyłącznym kompetencjom krajowym, zaborą głos i będą głosować państwa członkowskie.

3.3. W przypadku gdy dany punkt porządku obrad dotyczy spraw obejmujących elementy podlegające zarówno kompetencjom krajowym, jak i kompetencjom Unii, prezydencja i Komisja przedstawiają wspólne stanowisko. Po należyтым skoordynowaniu stanowisk państwa członkowskie mogą zabierać głos w celu poparcia lub rozwinięcia tego wspólnego stanowiska. Państwa członkowskie lub Komisja, odpowiednio, będą głosować w imieniu Unii i państw członkowskich zgodnie ze wspólnym stanowiskiem. Decyzję, kto będzie głosować, podejmuje się w świetle tego, czyże kompetencje przeważają (np. są to głównie kompetencje państw członkowskich lub głównie kompetencje Unii).

- 3.4. W przypadku gdy dany punkt porządku obrad dotyczy spraw obejmujących elementy podlegające zarówno kompetencjom krajowym, jak i kompetencjom Unii, a Komisja i państwa członkowskie nie zdołały uzgodnić wspólnego stanowiska, o którym mowa w pkt 2.6, państwa członkowskie mogą zabierać głos i głosować w sprawach podlegających wyraźnie ich kompetencjom.
- 3.5. W sprawach, w których Komisja i państwa członkowskie nie doszły do porozumienia co do podziału kompetencji, lub w przypadkach gdy nie jest możliwe osiągnięcie większości wymaganej do przyjęcia stanowiska Unii, zostaną podjęte maksymalne starania w celu wyjaśnienia sytuacji lub wypracowania stanowiska Unii. Do tego czasu, po należytych skoordynowaniu opinii, odpowiednio państwa członkowskie lub Komisja zostaną upoważnione do zabierania głosu, pod warunkiem że wyrażane przez nie stanowisko nie będzie przesądzać o przyszłym stanowisku Unii, będzie spójne z politykami Unii, poprzednimi stanowiskami Unii i zgodne z prawem unijnym.
- 3.6. Przedstawiciele państw członkowskich oraz Komisji mogą uczestniczyć w grupach roboczych OTIF przygotowujących posiedzenia komisji technicznych, a mianowicie komisji ekspertów do spraw przewozu towarów niebezpiecznych (RID) i komisji ekspertów technicznych (TEC). Uczestnicząc w tych grupach, przedstawiciele państw członkowskich i Komisji mogą przedstawiać uwagi na tematy techniczne oraz brać aktywny udział w technicznych dyskusjach w oparciu o swoją wiedzę fachową. Dyskusje te nie będą dla Unii wiążące.

Przedstawiciele państw członkowskich i Komisja dołożą poważnych starań w celu osiągnięcia wspólnego stanowiska i jego obrony podczas dyskusji w ramach grup roboczych OTIF.

4. **Przegląd niniejszych ustaleń**

Na wniosek jednego z państw członkowskich lub Komisji zostanie przeprowadzony przegląd niniejszych ustaleń w świetle doświadczeń zebranych podczas ich stosowania.
