

DECYZJE

DECYZJA RADY

z dnia 24 czerwca 2014 r.

określająca stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii Europejskiej na 25. sesji Komisji Rewizyjnej OTIF w odniesieniu do pewnych zmian w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz w załącznikach do tej konwencji

(2014/699/UE)

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”) na mocy decyzji Rady 2013/103/UE⁽¹⁾.
- (2) Wszystkie państwa członkowskie, z wyjątkiem Cypru i Malty, stosują konwencję COTIF.
- (3) Komisja Rewizyjna, powołana zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. c) konwencji COTIF, na swojej 25. sesji zaplanowanej na 25–27 czerwca 2014 r., ma podjąć decyzję odnośnie do pewnych zmian w konwencji COTIF oraz w niektórych załącznikach do konwencji COTIF, a mianowicie w załącznikach B (Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami — CIM), D (Przepisy ujednolicone o umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej — CUV), E (Przepisy ujednolicone o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej — CUI), F (Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjęciu 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) Zmiany w konwencji COTIF mają na celu aktualizację zadań Komisji Ekspertów Technicznych oraz aktualizację definicji „posiadacza” zgodnie z prawem Unii, modyfikację niektórych przepisów dotyczących finansowania, audytu i sprawozdawczości Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), jak również wprowadzenie niewielkich zmian administracyjnych.
- (5) Zmiany w załączniku B (CIM) mają na celu uprzywilejowanie elektronicznego formularza listu przewozowego i dokumentów towarzyszących oraz wyjaśnienie niektórych przepisów umowy przewozu.
- (6) Zmiany w załączniku D (CUV), przedstawione przez Sekretarza Generalnego OTIF, mają na celu doprecyzowanie roli posiadacza oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowym ruchu kolejowym. Francja przedstawiła osobny wniosek dotyczący odpowiedzialności za szkody spowodowane przez pojazd. Niemcy przedstawiły również osobny wniosek dotyczący zakresu stosowania przepisów ujednoliconych o umowach użytkowania pojazdów.

⁽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).

- (7) Zmiany w załączniku G (ATMF) mają na celu aktualizację postanowień dotyczących dopuszczenia technicznego urządzeń kolejowych w ruchu międzynarodowym, wyjaśnienie roli umawiającego się państwa zgodnie z definicją zawartą w tym załączniku, właściwego organu i podmiotu dokonującego oceny oraz stosunków między nimi, jak również dostosowanie pojęć do prawa Unii.
- (8) Zmiany w załączniku F (APTU) mają na celu zachowanie spójności ze zmienionym załącznikiem G (ATMF).
- (9) Zmiany w załączniku E (CUI), zaproponowane przez Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego (CIT), mają na celu rozszerzenie zakresu stosowania przepisów ujednoczonych o umowie użytkowania infrastruktury do krajowych przewozów kolejowych, stworzenie podstawy prawnej dla ogólnych zasad i warunków użytkowania infrastruktury kolejowej oraz rozszerzenie odpowiedzialności zarządcy infrastruktury za szkody lub straty spowodowane przez tę infrastrukturę.
- (10) Sekretarz Generalny OTIF zaproponował także poprawki redakcyjne polegające na zastąpieniu terminu „Wspólnoty Europejskie” terminem „Unia Europejska” w całym tekście konwencji COTIF i załączników do niej.
- (11) Większość proponowanych zmian jest zgodna z prawem oraz celami strategicznymi Unii i w związku z tym powinna zostać poparta przez Unię. Niektóre zmiany nie mają wpływu na prawo Unii i nie wymagają uzgodnienia stanowiska na szczeblu Unii. Ponadto niektóre zmiany wymagają dalszej dyskusji w ramach Unii i powinny zostać odrzucone na przedmiotowym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej; jeśli te ostatnie zmiany zostaną zatwierdzone bez akceptowalnej dla Unii modyfikacji, Unia powinna sformułować sprzeciw zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 35 ust. 4 konwencji COTIF.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii na 25. sesji Komisji Rewizyjnej ustanowionej w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, jest zgodne z załącznikiem do niniejszej decyzji.
2. Nieznaczące zmiany w dokumentach, o których mowa w załączniku do niniejszej decyzji, mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w Komisji Rewizyjnej bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 2

Decyzja Komisji Rewizyjnej, 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 24 czerwca 2014 r.

W imieniu Rady
E. VENIZELOS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. WPROWADZENIE

Sekretarz Generalny OTIF zwołał 25. sesję Komisji Rewizyjnej konwencji COTIF, która odbędzie się w Bernie w dniach 25–27 czerwca 2014 r.

2. DOKUMENTY ODNIESIENIA

Dokumenty dotyczące punktów porządku obrad zostały przekazane państwom członkowskim OTIF i są dostępne na stronie internetowej OTIF pod następującym adresem: <http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html>

3. UWAGI NA TEMAT POSZCZEGÓLNYCH PUNKTÓW PORZĄDKU OBRAD**PKT 1. OTWARCIE POSIEDZENIA ORAZ USTALENIE KWORUM**

Dokument: brak.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: nie dotyczy.

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

Kworum w Komisji Rewizyjnej istnieje w przypadku, gdy większość państw członkowskich OTIF, którym przysługuje prawo głosu, jest w nim reprezentowana podczas głosowania. Art. 13 ust. 3 konwencji COTIF stanowi jednak, że państwa członkowskie OTIF, które złożyły oświadczenie dotyczące niestosowania jednego lub kilku załączników, nie mają prawa głosu w kwestiach dotyczących zmian w danym załączniku.

Następujące państwa członkowskie OTIF nie wycofały swoich oświadczeń dotyczących niestosowania niektórych załączników:

Pakistan, Rosja (w odniesieniu do Przepisów ujednoczonych 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 kworum do głosowania nad danym załącznikiem.

W przypadku kompetencji unijnej, Unia może głosować w imieniu wszystkich swoich członków posiadających prawo głosu, niezależnie od fizycznej obecności tych członków podczas głosowania; w związku z tym kworum może być różne w przypadku Unii reprezentującej swe państwa członkowskie oraz w przypadku państw członkowskich Unii głosujących we własnym imieniu.

PKT 2. WYBÓR PRZEWODNICZĄCEGO I WICEPRZEWODNICZĄCEGO

Dokument: brak.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

PKT 3. PRZYJĘCIE PORZĄDKU OBRAD

Dokument: CR 25/3.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

PKT 4. CZĘŚCIOWA REWIZJA COTIF — PODSTAWOWA KONWENCJA

Dokumenty: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko:

Należy poprzeć zmiany w art. 3 (Współpraca międzynarodowa) (poprawki redakcyjne w celu zastąpienia odniesienia do „Wspólnot Europejskich” odniesieniem do „Unii Europejskiej”).

Należy poprzeć zmiany w art. 12 (Wykonanie orzeczeń. Dodatek), ponieważ dotyczą zmiany definicji „posiadacza” zgodnie z prawem Unii.

Należy poprzeć zmiany w art. 20 (Komisja Ekspertów Technicznych), ponieważ są one niezbędne do aktualizacji przepisów ujednoczonych APTU i przepisów ujednoczonych ATMF w celu zapewnienia ich zgodności z prawem Unii.

Inne poprawki: przyjęcie przez Unię stanowiska nie jest konieczne, ponieważ zmiany te odnoszą się do finansowania organizacji, jej audytu bądź uwzględnienia zmian administracyjnych dotyczących programu prac, sprawozdania rocznego oraz wykazów linii lub usług, które nie mają wpływu na prawo Unii.

PKT 5. CZĘŚCIOWA REWIZJA ZAŁĄCZNIKA B (CIM)

Dokumenty: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: Unia w odniesieniu do art. 6 i 6a; państwa członkowskie w odniesieniu do innych artykułów.

Zalecane skoordynowane stanowisko:

Zmiany w art. 6 oraz art. 6a dotyczą prawa Unii z uwagi na stosowanie listu przewozowego i dokumentów towarzyszących na potrzeby procedur celnych oraz procedur dotyczących środków sanitarnych i fitosanitarnych (SPS). Unia zgadza się z zamiarem OTIF dotyczącym uprzywilejowania elektronicznego formularza listu przewozowego. Jednakże w chwili obecnej przyjęcie tych zmian może przynieść niezamierzone skutki. Obecna uproszczona procedura tranzytu celnego dla kolei jest możliwa tylko w przypadku dokumentów papierowych. W związku z tym, jeżeli koleje wybiorą elektroniczny list przewozowy, będą musiały stosować standardową procedurę tranzytową oraz nowy skomputeryzowany system tranzytowy (NCTS).

Komisja rozpoczęła przygotowania do grupy roboczej w celu omówienia stosowania elektronicznych dokumentów przewozowych dotyczących tranzytu w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013⁽¹⁾. Posiedzenie inauguracyjne tej grupy roboczej odbędzie się w dniach 4–5 czerwca 2014 r. Unia zgadza się również z zamiarem dostarczania dokumentów towarzyszących w formie elektronicznej. Jednakże w obecnym prawie Unii brak jest podstawy prawnej dla dostarczania dokumentów (np. wspólnego dokumentu weterynaryjnego wejścia, wspólnotowego dokumentu wejścia), które muszą towarzyszyć towarom związanym z SPS, w formie elektronicznej i w związku z tym muszą być one dostarczane w formie papierowej. Komisja przygotowała projekt rozporządzenia, które będzie dotyczyło elektronicznej certyfikacji; jest on obecnie przedmiotem dyskusji w Parlamencie Europejskim i Radzie. Przewiduje się, że przedmiotowe rozporządzenie (rozporządzenie w sprawie kontroli urzędowych) zostanie przyjęte pod koniec 2015 r./na początku 2016 r., jednakże planuje się okres przejściowy dotyczący jego egzekwowania.

W związku z tym Unia proponuje, aby nie podejmować żadnej decyzji w tej sprawie na obecnym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej oraz aby OTIF kontynuowała współpracę z Unią w tej kwestii w celu opracowania dobrego rozwiązania na potrzeby planowanej rewizji CIM, która powinna być zsynchronizowana z rozporządzeniem (UE) nr 952/2013 oraz jego przepisami wykonawczymi, które mają zacząć obowiązywać z dniem 1 maja 2016 r. Niektóre procedury elektroniczne mogą być wprowadzane etapowo w latach 2016–2020, zgodnie z art. 278 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

Inne poprawki: przyjęcie stanowiska przez Unię nie jest konieczne, ponieważ przepisy te nie mają wpływu na prawo Unii.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2014 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

PKT 6. ELEKTRONICZNE DOKUMENTY DOTYCZĄCE PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH — INFORMACJE NA TEMAT PRAC KOMISJI EKSPERTÓW RID

Dokument: CR 25/6.

Kompetencja: Unia.

Wykonywanie praw głosu: nie dotyczy.

Zalecane skoordynowane stanowisko: przyjęcie informacji do wiadomości.

PKT 7. CZĘŚCIOWA REWIZJA ZAŁĄCZNIKA D (CUV)

Dokumenty: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane stanowisko Unii: należy poprzeć zmiany w art. 2 i 9, ponieważ doprecyzowują one rolę posiadacza oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, zgodnie z prawem Unii (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE⁽¹⁾). Jednakże proponowana zmiana w art. 7, przedłożona przez Francję, dotycząca odpowiedzialności osoby, która przekazała pojazd do użytkowania jako środek transportu w przypadku szkody wynikającej z wad pojazdu, wymaga dalszych analiz w ramach Unii, zanim zostanie podjęta decyzja w OTIF. W związku z tym Unia nie może poprzeć tej propozycji zmiany na przedmiotowym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej i proponuje odroczenie decyzji do najbliższego posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego, aby ocenić tę kwestię bardziej szczegółowo. Unia zajmuje takie samo stanowisko, tzn. odroczenie decyzji do najbliższego posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego, aby ocenić tę kwestię bardziej szczegółowo, w odniesieniu do wniosku Niemiec dotyczący nowego art. 1a przedstawionego OTIF podczas unijnej koordynacji.

Dodatkowe zalecane stanowisko UE: W dokumencie CR 25/7 ADD 1, s. 6, na końcu ust. 8a dodać: „The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.”.

PKT 8. REWIZJA ZAŁĄCZNIKA G (ATMF)

Dokumenty: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Kompetencja: Unia.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane skoordynowane stanowisko:

1) W odniesieniu do CR 25/8 Rewizja załącznika G (ATMF)

Głosować za, z następującymi uwagami:

— w art. 3a ust. 3 dodać zdanie w brzmieniu:

„When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.”.

Unia może zaakceptować następujące alternatywy:

„For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.”;

lub

„When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.”;

⁽¹⁾ 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).

- art. 4 ust. 1: dodać następujące zdanie na końcu [po lit. b)]:

„If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.”;

- art. 5 ust. 5: skorygować odniesienie; zastąpić tekst „Article 2w1” tekstem „Article 2wa(1)”.

- art. 19: połączyć art. 19 ust. 2 i ust. 2a poprzez skreślenie ust. 2a i zastąpienie ust. 2 następującym zmienionym tekstem:

„These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.”.

2) W odniesieniu do 25/8 Add. 1: Dokument uzasadniający rewizję załącznika G (ATMF)

- uzasadnienia ogólne (koniec s. 2): zmienić zdanie, jak następuje: „The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.”,

- art. 2 lit. t): dodać nowy akapit: „When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.”,

- art. 4 ust. 1 lit. b): dodać moduł SH1, ponieważ certyfikat typu projektowego wydany na etapie projektowym tego modułu daje również możliwość zastosowania opisanej procedury. To nowe zdanie miałoby brzmienie:

„According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.”,

- art. 7 ust. 1a: w celu dostosowania wykładni tego przepisu do wykładni unijnej (art. 8 ust. 7 zalecenia Komisji 2011/217/UE ⁽¹⁾), dodać następujące zdanie:

„Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.”.

3) Wynik weryfikacji niemieckiej wersji rewizji załącznika G (ATMF):

- Art. 2 lit. ab): dostosować definicję akredytacji do sformułowania w art. 2 pkt 10) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽²⁾

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.”

- Art. 5 ust. 2: „assessing entities” jest przetłumaczone jako „Bewertungsstelle”. Zgodnie z ETV GEN-E „the assessing entity” jest przetłumaczone jako „Prüforgan”. W Unii termin „Bewertungsstelle” jest w szczególności przypisany organom oceniającym zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do oceny ryzyka. W związku z tym termin stosowany w kontekście OTIF zgodnie z art. 5 ust. 2 może wprowadzać w błąd. We wniosku powinien być stosowany wyraz „Prüforgan” w ATMF. Zob. również art. 2 lit. cb), art. 5 ust. 3–7, art. 6 ust. 4, art. 10 ust. 3a, 4 i 6–8.

- W art. 5 ust. 4 zmienić tekst: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.”

⁽¹⁾ Zalecenie Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 95 z 8.4.2011, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

- W art. 10 ust. 8: usunąć nawiasy.
- Art. 5 ust. 3: po wyrazie „Voraussetzungen” zmienić „erfüllen” na „erfüllt”.
- Art. 11 ust. 3 lit. b): wyraz „Identifizierungscode(se)” należy zastąpić wyrazem „Identifizierungscode(s)”.
- Art. 15 ust. 1 zdanie drugie: skreślić „nicht”.
- Art. 15a ust. 1 zdanie drugie: wstawić kropkę po „entsprechen” i rozpocząć trzecie zdanie od „Es hat insbesondere:”.

4) W wersji francuskiej definicja w art. 2 lit. n) powinna mieć brzmienie:

„»détenteur« désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.”.

PKT 9. CZĘŚCIOWA REWIZJA ZAŁĄCZNIKA F (APTU)

Dokumenty: Nr ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Kompetencja: Unia.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane skoordynowane stanowisko: należy poprzeć poprawki redakcyjne.

PKT 10. MANDAT DO KONSOLIDACJI SPRAWOZDANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

Dokument: CR 25/10.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane stanowisko Unii: należy poprzeć.

PKT 11. POPRAWKI REDAKCYJNE

Dokument: CR 25/11.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: należy poprzeć i dodać nowe tiret drugie w brzmieniu:

„— to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;”.

PKT 12. CZĘŚCIOWA REWIZJA ZAŁĄCZNIKA E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: Unia.

Zalecane skoordynowane stanowisko: należy odrzucić zmiany. Przedmiotowe zmiany zaproponowane przez CIT obejmują rozszerzenie zakresu CUI na przewozy krajowe, wprowadzenie wiążących umownych zasad i warunków ogólnych oraz rozszerzenie odpowiedzialności zarządcy infrastruktury z tytułu szkód. Kwestie te mogą wymagać dalszego rozpatrzenia, lecz z uwagi na to, że nie zostały one omówione na żadnym wewnętrznym forum OTIF przed przekazaniem Komisji Rewizyjnej, ich wpływu nie można było ocenić w sposób dostatecznie szczegółowy. Wydaje się, że zmiana CUI (obecnie zgodnego z prawem Unii) na przedmiotowym posiedzeniu Komisji Rewizyjnej, bez odpowiedniego przygotowania, jest przedwczesna.

PKT 13. REGULAMIN WEWNĘTRZNY GRUP ROBOCZYCH KOMISJI REWIZYJNEJ DS. ZAŁĄCZNIKÓW A, B, D ORAZ E

Dokument: CR 25/13.

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: państwa członkowskie.

Zalecane skoordynowane stanowisko: brak.

PKT 14. INFORMACJE NA TEMAT PRZYSZŁYCH PRAC.

Dokument: CR 25/14 (jeszcze niedostępny).

Kompetencja: dzielona.

Wykonywanie praw głosu: nie dotyczy.

Zalecane skoordynowane stanowisko: do ustalenia na miejscu.
