



2024/1687

13.6.2024

DECYZJA RADY (UE) 2024/1687

z dnia 10 czerwca 2024 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 16. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji ujednoczonych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – wagony towarowe”, do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, a także do kontroli składu pociągu i zgodności z trasą oraz do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych”

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 TFUE w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwaną dalej „COTIF”), zgodnie z decyzją Rady 2013/103/UE⁽¹⁾ oraz Umową między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF⁽²⁾.
- (2) Na mocy art. 13 § 1 lit. f) COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych OTIF (zwaną dalej „CTE”).
- (3) Na podstawie art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz zgodnie z art. 6 § 1 przepisów ujednoczonych dotyczących zatwierdzania norm technicznych oraz przyjmowania ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU), stanowiących załącznik F do COTIF, CTE jest uprawniona do przyjmowania lub zmiany ujednoczonych przepisów technicznych (UTP) dotyczących podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG), dotyczących podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” (UTP Noise), dotyczących kontroli składu pociągu i zgodności z trasą (UTP TCRC), oraz dotyczących aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF).
- (4) CTE włączyła do porządku obrad 16. sesji, która odbędzie się w dniach 11–12 czerwca 2024 r., wnioski dotyczące decyzji w sprawie rewizji UTP WAG, UTP Noise i UTP TCRC oraz w sprawie modyfikacji załącznika I do UTP TAF.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu CTE, gdyż zaproponowane decyzje będą wiążące dla Unii na podstawie art. 6 § 1 APTU i art. 35 § 3 i 4 COTIF.
- (6) Celem tych decyzji jest dostosowanie UTP WAG, UTP Noise i UTP TCRC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1694⁽³⁾ oraz dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych dotyczących technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TSI TAF) Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do UTP TAF.
- (7) 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,

⁽¹⁾ 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).

⁽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).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 16. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) dotyczących podsystemu „Tabor – wagony towarowe” (UTP WAG), dotyczących podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” (UTP Noise), dotyczących kontroli składu pociągu i zgodności z trasą (UTP TCRC) oraz dotyczących aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych dotyczących technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TSI TAF) wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (UTP TAF), jest następujące:

1) głosowanie za proponowaną przez CTE rewizją UTP WAG (dokument roboczy CTE TECH-24003 UTP WAG) oraz pod warunkiem uwzględnienia następujących zmian:

a) w pkt 0.3:

— tytuł ma otrzymać brzmienie „Pojazdy nadające się do swobodnego ruchu i pojazdy wymienne”;

— akapit trzeci tiret drugie ma otrzymać brzmienie

„Pojazd wymienny» oznacza pojazd, który spełnia wymogi dopuszczenia do swobodnego ruchu i który dodatkowo jest wyposażony w znormalizowane interfejsy międzypojazdowe, umożliwiające zintegrowanie pojazdu ze składem pociągu wraz z innymi pojazdami wymiennymi. Oprócz oznaczenia »TEN« wagony spełniające te kryteria mogą być dodatkowo oznakowane jako »GE« lub »CW«.”;

— w akapicie czwartym pkt 3 zamiast „ogólnego użytkowania” ma być „pojazdy wymienne”;

b) w odniesieniu do pkt 4.2.1 „Informacje ogólne” należy sprzeciwić się proponowanemu skreśleniu następującego tekstu:

„Jeżeli w odniesieniu do danego aspektu technicznego specyfikacje funkcjonalne i techniczne niezbędne do osiągnięcia interoperacyjności i spełnienia zasadniczych wymagań nie zostały opracowane, to w odpowiednim punkcie aspekt taki identyfikuje się jako punkt otwarty. Zgodnie z wymogiem określonym w

art. 8 § 7 APTU art. 4 ust. 6

dyrektywy (UE) 2016/797

wszystkie punkty otwarte zostały wymienione w załączniku A.”;

c) w pkt 4.2.3.5.3.4 „Funkcja wykrywania wykolejenia i uruchomienia hamowania” akapit trzeci zamiast „rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 402/2013” ma być „UTP GEN-G”;

d) w pkt 6.1.2.1 „Układ biegowy” akapit czwarty zamiast „W przypadku gdy pojazd nie osiąga minimalnego nacisku osi w stanie niezaładowanym, warunki użytkowania pojazdu wymagają” ma być „W przypadku gdy masa pojazdu nie pozwala na osiągnięcie minimalnego nacisku osi w stanie niezaładowanym, warunki użytkowania pojazdu mogą wymagać”;

2) głosowanie za proponowaną przez CTE rewizją UTP Noise (dokument roboczy CTE TECH-24004 UTP Noise);

3) głosowanie za proponowaną przez CTE rewizją UTP TCRC (dokument roboczy CTE TECH-24005 UTP TCRC);

4) głosowanie za wnioskiem CTE w sprawie aktualizacji odniesień do dokumentów technicznych TSI TAF wymienionych w załączniku I do UTP TAF (dokument roboczy CTE TECH-24005 UTP TAF);

5) Komisja może uzgodnić niewielkie zmiany w aktach określonych w niniejszym artykule bez konieczności przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 2

Po ich przyjęciu decyzje CTE zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 czerwca 2024 r.

W imieniu Rady
Przewodnicząca
H. LAHBIB