

2025/1251

27.6.2025

DECYZJA RADY (UE) 2025/1251

z dnia 16 czerwca 2025 r.

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 17. sesji Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji ujednoliconych przepisów technicznych mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”, dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, oznaczeń pojazdów, podsystemu „Infrastruktura”, oraz podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych”, a także w odniesieniu do aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 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. (COTIF) w drodze decyzji Rady 2013/103/UE⁽¹⁾ oraz Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF⁽²⁾.
- (2) W art. 13 § 1 lit. f) COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych OTIF.
- (3) Na podstawie art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz zgodnie z art. 6 § 1 Przepisów ujednoliconych dotyczących zatwierdzania norm technicznych oraz przyjmowania ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU), stanowiących załącznik F do COTIF, Komisja Ekspertów Technicznych podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM), oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń), podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF) oraz podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” (UTP TAF).
- (4) Na podstawie art. 20 § 1 lit. e) COTIF oraz zgodnie z art. 21 § 4 Przepisów ujednoliconych o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (ATMF – załącznik G do COTIF) Komisja Ekspertów Technicznych podejmuje decyzje o przyjęciu lub zmianie m.in. aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF.
- (5) Komisja Ekspertów Technicznych włączyła do porządku obrad swojej 17. sesji, która odbędzie się w dniach 17–18 czerwca 2025 r., wnioski dotyczące decyzji w sprawie rewizji UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP dotyczących oznaczeń oraz UTP INF, zmiany załącznika I do UTP TAF oraz aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF.
- (6) Planowane akty Komisji Ekspertów Technicznych będą wywierały skutki prawne.
- (7) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych, gdyż zaproponowane decyzje będą wiążące dla Unii na podstawie art. 6 § 1 APTU i art. 35 § 3 i 4 COTIF.

⁽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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

⁽²⁾ Umowa 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2013/103/oj).

- (8) Celem tych decyzji jest dostosowanie UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP dotyczących oznaczeń i UTP INF do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1694 ⁽³⁾, (zwanego dalej „pakietem dotyczącym TSI z 2023 r.”), dostosowanie odniesień do dokumentów technicznych dotyczących technicznych specyfikacji interoperacyjności Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) związanych z „aplikacjami telematycznymi dla przewozów towarowych” (TSI TAF) wymienionych w załączniku I do UTP TAF do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1305/2014 ⁽⁴⁾ oraz aktualizacja podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF biorąc pod uwagę informacje zwrotne na temat doświadczeń Umawiających się Państw COTIF.
- (9) Proponowane decyzje OTIF o rewizji UTP PRM, UTP dotyczących oznaczeń i UTP INF 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.
- (10) Proponowane decyzje OTIF o dokonaniu rewizji UTP LOC&PAS i zmiany załącznika I do UTP TAF są również zasadniczo zgodne z prawem i celami strategicznymi Unii oraz przyczyniają się do dostosowania przepisów OTIF do odpowiadających im przepisów prawa Unii. Niektóre zmiany zaproponowane przez OTIF należy jednak dostosować do pakietu dotyczącego TSI z 2023 r. Konieczne jest zatem zaproponowanie zmian w proponowanych decyzjach OTIF o dokonaniu rewizji UTP LOC&PAS oraz zmiany załącznika I do UTP TAF, aby zapewnić dostosowanie do dorobku prawnego Unii zmienionego pakietem dotyczącym TSI z 2023 r. Unia powinna zatem poprzeć proponowane decyzje, pod warunkiem wprowadzenia tych zmian,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 17. posiedzeniu Komisji Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w odniesieniu do rewizji ujednoliconych przepisów technicznych (UTP) mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (UTP LOC&PAS), dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (UTP PRM), oznaczeń mających zastosowanie do oznaczeń pojazdów (UTP dotyczące oznaczeń), do podsystemu „Infrastruktura” (UTP INF), w odniesieniu do dostosowania odniesień do dokumentów technicznych dotyczących technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do „aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych” (TSI TAF) wymienionych w załączniku I do UTP dotyczących „aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych” (UTP TAF) oraz aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF, jest następujące:

- 1) głosowanie za proponowaną przez Komisję Ekspertów Technicznych rewizją UTP LOC&PAS mających zastosowanie do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”, jak określono w dokumencie roboczym Komisji Ekspertów Technicznych TECH-25003 UTP LOC&PAS, pod warunkiem wprowadzenia następujących zmian:
- a) w akapicie drugim sekcji 1 (Introduction) załącznika słowo „infrastructure” należy zastąpić słowem „network(s)”;
 - b) w akapicie czwartym pkt 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) załącznika należy skreślić słowa „UTP WAG”;
 - c) w pkt 2.2.1 (Train formation) w ppkt 1 termin „OTIF technical admission” należy zastąpić terminem „UTP verification procedure”;
 - d) należy skreślić pkt 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) i pkt 3.2.2 (Requirements specific to other subsystems);
 - e) w pkt 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) tytuł lit. d) (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) należy zastąpić tytułem „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem”;

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

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj>).

- f) w pkt 4.2.3.4.2 ppkt 8 (Running dynamic behaviour), w pkt 4.2.4.3 ppkt 3 i 4 (Type of brake system), w pkt 4.2.4.4.1 ppkt 3 (Emergency braking command), w pkt 4.2.4.4.2 ppkt 5 (Service braking command), w pkt 4.2.4.4.4 ppkt 4 (Dynamic braking command), w pkt 4.2.4.8.2 ppkt 6 (Magnetic track brake), w pkt 4.2.4.8.3 ppkt 9 (Eddy current track brake), w pkt 4.2.5.5.6 ppkt 2 (Door opening), w pkt 4.2.8.1.2 ppkt 8 (Requirements on performance), w pkt 4.2.8.2.4 ppkt 4 (Maximum power and current from the overhead contact line), w pkt 4.2.8.2.9.8 ppkt 5 akapit drugi (Running through phase or system separation sections (RST level)), w pkt 4.2.9.1.6 ppkt 5 i 6 (Driver's desk - Ergonomics), w pkt 4.2.9.3.6 ppkt 4 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), w pkt 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status), pkt 4.2.10.4.2 ppkt 5 (Smoke Control), w pkt 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— „signalling system” należy zastąpić wyrażeniem „control-command and signalling subsystem,

— skreślić „See point 4.3.4”;

- g) w pkt 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) należy skreślić sformułowanie „Note to points (1) – (4)”;

- h) w pkt 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) akapit trzeci należy zastąpić akapitem w brzmieniu „For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.”;

- i) w pkt 4.2.7.1.4 (Lamp controls) ppkt 3 wyrażenie „a flashing/blinking mode” należy zastąpić wyrażeniem „an automatic flashing/blinking mode”;

- j) w pkt 4.2.9.6 (Recording device) ppkt 1 akapit czwarty należy zastąpić wyrażeniem „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded”;

- k) w pkt 4.2.12.2 (General documentation) ppkt 24:

— w tiret pierwsze wyrażenie „signalling equipment” należy zastąpić wyrażeniem „control-command and signalling subsystem”,

— tiret drugie należy zastąpić wyrażeniem „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)”;

- l) w pkt 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) ppkt 1 należy skreślić wyrażenie „and assessing entity”;

- m) w pkt 7.3.2 (List of specific cases) należy skreślić wszystkie szczególne przypadki dotyczące Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do Irlandii Północnej;

- 2) głosowanie za proponowanymi przez Komisję Ekspertów Technicznych zmianami w UTP PRM mających zastosowanie do dostępności systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, jak określono w dokumencie roboczym Komisji Ekspertów Technicznych TECH-25004 UTP PRM;

- 3) głosowanie za proponowanymi przez Komisję Ekspertów Technicznych zmianami w UTP dotyczących oznaczeń mających zastosowanie do oznaczeń pojazdów, jak określono w dokumencie roboczym Komisji Ekspertów Technicznych TECH-25005 UTP Marking;

- 4) głosowanie za proponowanymi przez Komisję Ekspertów Technicznych zmianami w UTP INF mających zastosowanie do podsystemu „Infrastruktura”, jak określono w dokumencie roboczym Komisji Ekspertów Technicznych TECH-25006 UTP INF;

- 5) głosowanie za wnioskiem Komisji Ekspertów Technicznych w sprawie dostosowania odniesień do dokumentów technicznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) dotyczących „aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych” (TSI TAF) wymienionych w załączniku I do UTP TAF do rozporządzenia (UE) nr 1305/2014, jak określono w dokumencie roboczym Komisji Ekspertów Technicznych TECH-25007 UTP TAF, pod warunkiem wprowadzenia następującej zmiany:

— w tabeli w załączniku I wiersz 6 otrzymuje brzmienie:

„6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024”
----	------------	--	-------	-------------

- 6) głosowanie za wnioskiem Komisji Ekspertów Technicznych dotyczącym aktualizacji podręcznika wdrażania i stosowania przepisów ujednoliconych APTU i ATMF, jak określono w dokumencie roboczym Komisji Ekspertów Technicznych TECH-25011 Handbook, pod warunkiem wprowadzenia następujących zmian:
- pkt 5.3.3 – SPECIFIC CASES
 - w tiret pierwsze wyrażenie „A specific case is primarily used” należy zastąpić wyrażeniem „A specific case should be used”,
 - w tiret pierwsze do wyrażenia „deviation from a requirement in the UTP” należy dodać wyrażenie „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.”,
 - w tiret pierwsze wyrażenie „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs” należy zastąpić wyrażeniem „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs.”,
 - w tiret piąte wyrażenie „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose” należy zastąpić wyrażeniem „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method”,
 - pkt 5.4 – NATIONAL TECHNICAL REQUIREMENT
 - w akapicie czwartym wyrażenie „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case” należy zastąpić wyrażeniem „In case a national technical requirement falls, in full or in part, within the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case”,
 - pkt 10.3 – CORRELATION WITH UNION LAW
 - w akapicie drugim wyrażenie „whether an ECM” należy zastąpić wyrażeniem „whether their ECM”,
 - w akapicie czwartym akapit pierwszy wyrażenie „should be accepted” zastępuje się wyrażeniem „should be accepted in international traffic”,
 - w akapicie czwartym tiret drugie wyrażenie „For the purpose of providing ECM services” należy zastąpić wyrażeniem „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State”, a wyrażenie „Contracting States” należy zastąpić wyrażeniem „that Contracting State”;
- 7) Komisja może uzgodnić niewielkie zmiany w określonych w niniejszym artykule aktach Komisji Ekspertów Technicznych bez konieczności przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 2

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 16 czerwca 2025 r.

W imieniu Rady

Przewodnicząca

P. HENNIG-KLOSKA