

Bruksela, 10 lipca 2019 r.
(OR. en)

11127/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0143(NLE)

TRANS 405

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	9 lipca 2019 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2019) 298 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach procedury pisemnej, która ma zostać wszczęta przez Komisję Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w celu przyjęcia zmian do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) i ujednoliconych przepisów technicznych TAF (UTP TAF)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2019) 298 final.

Załącznik: COM(2019) 298 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 9.7.2019
COM(2019) 298 final

2019/0143 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach procedury pisemnej, która ma zostać wszczęta przez Komisję Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w celu przyjęcia zmian do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) i ujednoliconych przepisów technicznych TAF (UTP TAF)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

W dniach 12–13 czerwca 2019 r. odbędzie się w Bernie 12. posiedzenie Komisji Ekspertów Technicznych (CTE) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF). Porządek obrad obejmuje:

- wniosek dotyczący decyzji w sprawie zmiany systemu rejestru OTIF – Krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR); oraz
 - wniosek dotyczący decyzji w sprawie zmiany załącznika 1 do jednolitych wymagań technicznych OTIF – Aplikacje telematyczne dla usług przewozu (UTP TAF).
- a) Aktualne specyfikacje NVR mające zastosowanie w przepisach OTIF są równoważne ze specyfikacjami określonymi w decyzji Komisji 2007/756/WE¹.

W ramach czwartego pakietu kolejowego Komisja przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614², która przewiduje aktualizację specyfikacji unijnych krajowych rejestrów pojazdów i specyfikacji europejskiego rejestru pojazdów (EVR) mających zastąpić od 2021 r. krajowe rejestry pojazdów w UE oraz która uchyla decyzję Komisji 2007/756/WE.

Celem decyzji CTE jest zmiana NVR i utrzymanie ich równoważności z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614.

- b) Jednolite wymagania techniczne OTIF (UTP) stanowią zbiór specyfikacji technicznych wynikających z zasad, celów i procedur COTIF dotyczących budowy i eksploatacji urządzeń kolejowych, zaś ich nadrzędnym celem jest osiągnięcie maksymalnej interoperacyjności. W ten sposób jednolite wymagania techniczne w OTIF są równoważne technicznym specyfikacjom interoperacyjności UE (TSI).

W UTP TAF określono podstawowe i dodatkowe wymagania dotyczące procesu komunikacji między przedsiębiorstwami transportu kolejowego a zarządzającymi infrastrukturą, baz danych przeznaczonych do wykorzystania w celu śledzenia ruchu pociągów i wagonów oraz informacji, jakie mają być dostarczane klientom przewozów towarowych, bez których to wymagań podsystem TAF nie może funkcjonować. Są one obecnie równoważne z TAF TSI określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1305/2014³ i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/278⁴.

¹ Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

² Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

³ 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 (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438).

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/278 z dnia 23 lutego 2018 r. zmieniające załącznik do rozporządzenia (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do struktury komunikatów, modelu danych

Komisja przyjęła zmiany do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1305/2014 w dniu 27 maja 2019 r⁵.

Celem decyzji w sprawie zmiany UTP TAF jest utrzymanie ich równoważności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1305/2014 w wersji ostatnio zmienionej.

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w odniesieniu do wyżej wymienionych decyzji, które mają zostać przyjęte przez CTE, ma być określone decyzją Rady na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)

Konwencja COTIF jest założycielskim tekstem prawnym OTIF. Zgodnie z art. 2 § 1 COTIF celem OTIF jest wspieranie, udoskonalanie i ułatwianie, pod każdym względem, międzynarodowego ruchu kolejowego, w szczególności poprzez ustalenie jednolitego systemu prawnego, mającego zastosowanie do różnych obszarów międzynarodowego ruchu kolejowego. Konwencja COTIF reguluje również funkcjonowanie organizacji OTIF oraz określa jej cele, zadania, stosunki z umawiającymi się państwami i ogólnie jej działania.

W związku z tym konwencja COTIF dotyczy szeregu różnorodnych kwestii prawnych i technicznych związanych z koleją i dzieli się na dwie części: samą konwencję regulującą funkcjonowanie OTIF oraz osiem załączników (w tym nowy załącznik H, który zostanie przyjęty podczas zbliżającego się 13. Zgromadzenia Ogólnego OTIF), które tworzą jednolite prawo kolejowe.

- Załącznik A – Umowa międzynarodowego przewozu osób kolejami (**CIV**)
- Załącznik B – Umowa międzynarodowego przewozu towarów kolejami (**CIM**)
- Załącznik C – Międzynarodowy przewóz kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)
- Załącznik D – Umowa użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUV**)
- Załącznik E – Umowa użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (**CUI**)
- Załącznik F – Przepisy ujednolicone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoliconych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**APTU UR**)
- Załącznik G – Przepisy ujednolicone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (**ATMF UR**)

i komunikatów, operacyjnej bazy danych wagonów i jednostek intermodalnych oraz do przyjęcia standardu informatycznego warstwy komunikacji wspólnego interfejsu (Dz.U. L 54 z 24.2.2018).

⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do zarządzania zmianami (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 356).

- Załącznik H – Przepisy ujednolicone dotyczące bezpiecznej eksploatacji pociągów w ruchu międzynarodowym (**EST UR**)

Na podstawie załączników F i G do konwencji COTIF opracowano 12 zestawów ujednoliconych przepisów technicznych w zakresie interoperacyjności technicznej.

Konwencja COTIF jest stosowana w 46 państwach, w tym 26 państwach członkowskich UE (wszystkich z wyjątkiem Malty i Cypru).

2.2. Umowa między Unią Europejską a Międzrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF)

W dniu 16 czerwca 2011 r. Rada przyjęła decyzję Rady 2013/103/UE⁶ w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzrządową 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. Umowa ta weszła w życie dnia 1 lipca 2011 r.

Stronami umowy są Unia oraz wszystkie państwa członkowskie oprócz Cypru i Malty. Decyzja Rady 2013/103/UE stanowi, że Komisja reprezentuje Unię na posiedzeniach OTIF. Zawiera ona również oświadczenie Unii dotyczące wykonywania kompetencji (załącznik I) i ustalenia wewnętrzne dla Rady, państw członkowskich i Komisji dotyczące procedur w ramach OTIF (załącznik III).

2.3. Komisja Ekspertów Technicznych OTIF

Komisja Ekspertów Technicznych (CTE) jest organem OTIF ustanowionym na mocy art. 8 COTIF. W jej skład wchodzi przedstawiciele państw członkowskich OTIF, które stosują załączniki F i G (APTU, ATMF) do konwencji COTIF.

CTE posiada kompetencje w kwestiach dotyczących interoperacyjności i harmonizacji technicznej w dziedzinie kolei oraz procedur zatwierdzania technicznego. CTE opracowuje załączniki APTU i ATMF oraz przepisy ujednolicone, które mają zastosowanie do urządzeń kolejowych przeznaczonych do stosowania w ruchu międzynarodowym. Dotyczą one w szczególności:

- przyjmowania przepisów technicznych dotyczących pojazdów i infrastruktury kolejowej oraz zatwierdzania norm;
- procedur oceny zgodności pojazdów kolejowych;
- przepisów dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych;

⁶ Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzrządową 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).

- obowiązków w zakresie składu pociągu i bezpiecznego użytkowania pojazdów kolejowych;
- przepisów dotyczących oceny ryzyka;
- specyfikacji dotyczących rejestrów.

CTE posiada obecnie stałą grupę roboczą (WG TECH), która jest odpowiedzialna za przygotowanie decyzji podejmowanych przez CTE.

2.4. Przyjmowanie aktów przez CTE

Zwyczajowa procedura przyjmowania ujednoliconych przepisów technicznych została określona w art. 6 i 8 APTU i może trwać około półtora roku.

2.5. Planowane akty, które mają zostać przyjęte przez CTE OTIF w drodze procedury pisemnej

CTE zaproponowała następujące zmiany do przyjęcia w drodze procedury pisemnej:

- wniosek dotyczący decyzji w sprawie zmiany NVR; oraz
- wniosek dotyczący decyzji w sprawie zmiany załącznika 1 do UTP TAF;

2.5.1. Zmiana specyfikacji NVR

Celem decyzji w sprawie zmiany specyfikacji NVR jest utrzymanie ich równoważności z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614.

W tym celu zmiany te dotyczą procedur związanych z rejestrami i rejestracją. Nie dotyczą one oprogramowania NVR ani jego funkcjonowania.

W skrócie zmiany te obejmują:

- wprowadzenie nowego wymogu, zgodnie z którym umawiające się państwa spoza UE informują Sekretarza Generalnego OTIF o danych kontaktowych podmiotów rejestracyjnych, które następnie zostaną opublikowane przez Sekretarza Generalnego OTIF (nowo dodany punkt 2.3);
- wprowadzenie terminu (20 dni roboczych) na rejestrację zmian w NVR (pkt 3.2.3);
- doprecyzowanie procesu dodatkowej rejestracji pojazdów kolejowych, które nie zostały zarejestrowane w NVR i podłączonych do scentralizowanego europejskiego wirtualnego rejestru pojazdów (ECVVR) (3.2.5);
- doprecyzowanie tego, w jaki sposób przenieść rejestrację między NVR oraz jak zmienić numer europejskiego pojazdu (EVN) (3.2.6);
- aktualizacja tabel z prawami dostępu (3.3) i wykazu zharmonizowanych kodów ograniczeń (dodatek 1 – Kody ograniczeń);

- aktualizacja struktury i zawartości europejskiego numeru identyfikacyjnego (EIN) [dodatek 2: kod państwa (pole 1) i rodzaj dokumentu (pole 2)];
- Zmiany redakcyjne w całym tekście.

Zgodnie z art. 20 § 1 lit. e) COTIF oraz art. 13 §§ 1, 4 i 5 przepisów ujednoliconych ATMF CTE jest właściwa do podejmowania decyzji dotyczących przedmiotowych zmian.

2.5.2. *Zmiana UTP TAF*

Celem decyzji w sprawie zmiany UTP TAF jest utrzymanie ich równoważności z TAF TSI zawartymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1305/2014 w wersji ostatnio zmienionej.

Podobnie jak w przypadku TSI TAF, UTP TAF odnoszą się do dokumentów technicznych, które są publikowane i regularnie aktualizowane na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (przynajmniej raz do roku). Ostatnie aktualizacje tych dokumentów technicznych to niewielkie zmiany dotyczące w szczególności formatu danych i komunikatów na potrzeby wymiany informacji między przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcami infrastruktury.

Ponieważ zmiana tych odniesień formalnie stanowi zmianę UTP TAF, musi ona podlegać decyzji CTE zgodnie z art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz art. 6 APTU.

Planowane akty będą prawnie wiążące dla państw członkowskich OTIF i dla regionalnych organizacji integracji gospodarczej, które przystąpiły do konwencji COTIF, w szczególności dla Unii Europejskiej.

2.6. **Kompetencje i prawa głosu Unii**

Zgodnie z art. 6 umowy UE-OTIF:

„1. W przypadku decyzji dotyczących obszarów, w których Unia ma wyłączne kompetencje, Unia wykonuje prawo głosu swoich państw członkowskich w ramach konwencji.

2. W przypadku decyzji dotyczących obszarów, w których Unia dzieli kompetencje z państwami członkowskimi, głosuje Unia lub jej państwa członkowskie.

3. Z zastrzeżeniem art. 26 § 7 konwencji Unia dysponuje liczbą głosów równą liczbie głosów jej państw członkowskich będących również Stronami konwencji. Jeżeli Unia głosuje, jej państwa członkowskie nie głosują”.

Na mocy unijnych przepisów Unia posiada wyłączne kompetencje w kwestiach związanych z transportem kolejowym w przypadku, gdy konwencja COTIF lub instrumenty prawne przyjęte na jej podstawie mogłyby mieć wpływ na obowiązujące przepisy unijne lub zmieniać zakres tych przepisów. Przyjęcie przedmiotowych zmian będzie miało wyraźny wpływ na przepisy unijne, ponieważ celem środka jest dostosowanie NVR i UTP TAF do przepisów decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1305/2014 w wersji ostatnio zmienionej.

Ponieważ Unia posiada wyłączną kompetencję w kwestiach objętych dwoma wspomnianymi decyzjami CTE, Unia – reprezentowana przez Komisję – wykonuje prawo głosu w odniesieniu do przyjęcia tych dwóch decyzji.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII.

Ze wszystkich wymienionych wyżej powodów Unia powinna głosować za proponowanymi zmianami.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy⁷.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁸.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Akty, które mają zostać przyjęte przez CTE, to akty mające skutki prawne. Planowane akty mają skutki prawne, ponieważ zmieniają ramy prawne OTIF poprzez dostosowanie ujednoliconych przepisów technicznych COTIF do unijnych TSI w odniesieniu do podsystemów, oraz są wiążące dla Unii.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

⁷ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego zajmowane jest stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do transportu kolejowego.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem art. 91 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach procedury pisemnej, która ma zostać wszczęta przez Komisję Ekspertów Technicznych Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w celu przyjęcia zmian do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) i ujednoliconych przepisów technicznych TAF (UTP TAF)

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/UE⁹.
- (2) Wszystkie państwa członkowskie, z wyjątkiem Cypru i Malty, są stronami COTIF.
- (3) Na mocy art. 8 konwencji COTIF ustanowiono Komisję Ekspertów Technicznych („CTE”) Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF). Zgodnie z art. 20 § 1 lit. e) COTIF oraz art. 13 ust. 1, 4 i 5 załącznika G (ATMF) CTE jest uprawniona do podejmowania decyzji w sprawie przyjęcia lub zmiany systemu rejestru OTIF – Krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR). Zgodnie z art. 20 § 1 lit. b) COTIF oraz art. 6 załącznika F (APTU) CTE jest uprawniona do podejmowania decyzji w sprawie przyjęcia ujednoliconych przepisów dotyczących aplikacji telematycznych dla usług przewozu (UTP TAF) lub przepisów zmieniających UTP w oparciu o załącznik F (APTU) i załącznik G (ATMF) do konwencji COTIF.
- (4) CTE przyjmie w drodze procedury pisemnej wniosek dotyczący decyzji w sprawie zmiany specyfikacji NVR i wniosek dotyczący decyzji w sprawie zmiany załącznika 1 do UTP TAF.

⁹ 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).

- (5) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu CTE, gdyż wnioskowane zmiany będą wiążące dla Unii.
- (6) Celem tych zmian jest dostosowanie NVR i UTP TAF do, odpowiednio, decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614¹⁰ i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/778¹¹.
- (7) Proponowane zmiany są zgodne z prawem i celami strategicznymi Unii i jednocześnie przyczyniają się do dostosowania przepisów OTIF do odpowiadających im przepisów unijnych; w związku z tym powinny zostać poparte przez Unię,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach procedury pisemnej, która ma zostać wszczęta przez Komisję Ekspertów Technicznych Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. w sprawie zmian w NVR i w załączniku 1 do UTP TAF, jest następujące:

1. głosowanie za wprowadzeniem proponowanych zmian w NVR, podobnie jak stwierdzono w dokumencie roboczym CTE TECH-19001-CTE12-5.1.
2. głosowanie za wprowadzeniem proponowanych zmian w UTP TAF, podobnie jak stwierdzono w dokumencie roboczym CTE TECH-18037-CTE12-5.2.

Artykuł 3

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

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

¹⁰ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

¹¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 w odniesieniu do zarządzania zmianami (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 356).