

Brusel 6. února 2024
(OR. en)

6230/24

Interinstitucionální spis:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	6. února 2024
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2024) 58 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 12. zasedání přípravné komise pro zřízení mezinárodního registru železničních kolejových vozidel a na 1. zasedání orgánu dozoru zřízeného podle článku XII Lucemburského protokolu k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2024) 58 final.

Příloha: COM(2024) 58 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 5.2.2024
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 12. zasedání přípravné komise pro zřízení mezinárodního registru železničních kolejových vozidel a na 1. zasedání orgánu dozoru zřízeného podle článku XII Lucemburského protokolu k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká postojů, který má být zaujat jménem Unie na prvním zasedání orgánu dozoru zřízeného podle článku 17 Úmluvy o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení (dále jen „úmluva z Kapského Města“) a článku XII Protokolu k úmluvě z Kapského Města ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům, který byl přijat v Lucemburku dne 23. února 2007 (dále jen „Lucemburský protokol“), v souvislosti s plánovaným přijetím:

- stanov a jednacího řádu orgánu dozoru,
- dohody mezi orgánem dozoru podle Lucemburského protokolu a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) o funkcích sekretariátu,
- pravidel a postupů mezinárodního registru železničních kolejových vozidel (čl. 17 odst. 2 písm. d) až e) úmluvy z Kapského Města),
- vzorových pravidel pro trvalou identifikaci železničních kolejových vozidel (Model Rules on Permanent Identification of Railway Rolling Stock) vypracovaných v rámci Výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN).

1. zasedání orgánu dozoru podle Lucemburského protokolu je naplánováno na 8. března 2024 ve švýcarském Bernu.

Tento návrh je relevantní rovněž pro postoj, který má být zaujat jménem Unie na 12. zasedání přípravné komise pro zřízení mezinárodního registru železničních kolejových vozidel (prozatímního orgánu dozoru), jejíž poslední zasedání se bude konat dne 7. března 2024, a těsně na něj naváže 1. zasedání orgánu dozoru.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Lucemburský protokol k úmluvě z Kapského Města

Souvislosti

Protokol k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům (dále jen „Lucemburský protokol“) byl přijat diplomatickou konferencí, která se konala dne 23. února 2007 v Lucemburku pod záštitou Mezinárodního ústavu pro sjednocení soukromého práva (UNIDROIT) a Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF).

Lucemburský protokol stanoví celosvětový právní rámec pro uznávání, priority a vymáhání práv věřitelů a pronajímatelů, která budou zapsána do mezinárodního registru podle článku 16 úmluvy z Kapského Města.

Důležité je, že článek XIV Lucemburského protokolu stanoví zavedení systému, jakým registrátor přiděluje identifikační čísla, který umožní jednotnou identifikaci položek železničních kolejových vozidel.

Protokol rovněž vytváří společný systém převzetí držby majetku v případě neplnění závazků nebo insolvence dlužníka, s výhradou záruk veřejného zájmu. Ten má užitečnou funkci ve vztahu k mobilním zařízením, která překračují hranice, neboť předchází současné právní nejistotě v případě, že se právní předpis, podle něhož bylo dané aktivum financováno, stane předmětem sporu u soudů jiné jurisdikce, v níž se dané aktivum nachází. Díky snížení rizik pro subjekty financující železniční zařízení by měl Lucemburský protokol přilákat více

soukromých věřitelů, což povede k levnějšímu financování a poskytne to provozovatelům možnost volby v oblasti nákladů a druhů financování.

Měl by rovněž podpořit kapitálové investice, což zase podnítl výrobu kolejových vozidel a usnadní pronájem nových, moderních kolejových vozidel. Rada Evropské unie ve svých závěrech ze dne 3. června 2021¹ uznala, „že je zapotřebí, aby dané odvětví výrazně investovalo do kolejových vozidel používaných v mezinárodní dopravě na dlouhé vzdálenosti“, a „že jsou rovněž naléhavě zapotřebí investice ze strany soukromého sektoru“, a připomněla členským státům „že existují mezinárodní dohody a smlouvy, které soukromé investice usnadňují, jako je Lucemburský železniční protokol k úmluvě z Kapského Města [o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení]“.

Přistoupení Evropské unie

Evropská unie v rámci svých pravomocí schválila Lucemburský protokol na základě rozhodnutí Rady 2014/888/EU ze dne 4. prosince 2014 o schválení Protokolu k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům, který byl přijat v Lucemburku dne 23. února 2007, jménem Evropské unie² se statutem organizace regionální hospodářské integrace (podle článku XXII Lucemburského protokolu).

Příloha tohoto rozhodnutí Rady obsahuje prohlášení týkající se pravomoci Evropské unie v otázkách upravených Lucemburským protokolem, v souvislosti s nimiž členské státy přenesly svou pravomoc na Unii.

To se týká některých oblastí vztahujících se k soudní příslušnosti a k uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, k úpadkovému řízení a k právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy a některých oblastí *acquis* pro železniční dopravu, zejména interoperability železničního systému, fungování Agentury Evropské unie pro železnice, systému číslování železničních kolejových vozidel a registrace vozidel v EU, na které se vztahují tyto právní předpisy Unie:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství³, která byla zrušena a přepracována směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii⁴,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)⁵, zrušené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice⁶,
- rozhodnutí Komise 2006/920/ES ze dne 11. srpna 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému⁷, zrušené rozhodnutím Komise 2012/757/EU ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o

¹ Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava), 3. června 2021: „Zajištění stěžejní úlohy železniční dopravy v rámci inteligentní a udržitelné mobility“(ST 8790/21).

² Úř. věst. L 353, 10.12.2014, s. 9.

³ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

⁵ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁶ Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1.

⁷ Úř. věst. L 359, 18.12.2006, s. 1.

změně rozhodnutí 2007/756/ES⁸, ve znění prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2023/1693 ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění nařízení o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii⁹;

- rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES¹⁰, zrušené prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES¹¹.

Stav ratifikace v EU a podmínky vstupu v platnost

V současné době jsou kromě Evropské unie jedinými členskými státy EU, které jsou zároveň rovněž smluvními stranami této dohody, Lucembursko, Švédsko a Španělsko¹².

Po ratifikaci Španělskem v lednu 2023 byla splněna první podmínka pro vstup Lucemburského protokolu v platnost stanovená v čl. XXIII odst. 1. Druhou podmínkou je to, aby sekretariát orgánu dozoru uložil u depozitáře osvědčení potvrzující, že mezinárodní registr je plně funkční, k čemuž by mělo dojít na 12. zasedání přípravné komise, které se bude konat dne 7. března 2024. První zasedání orgánu dozoru je naplánováno na 8. března 2024.

2.2. Orgán dozoru

Úkoly a funkce

Orgán dozoru je zřízen podle článku 17 úmluvy z Kapského Města a článku XII Lucemburského protokolu. Jeho úkoly a funkce, které vyplývají z ustanovení Lucemburského protokolu a z čl. 17 odst. 2 úmluvy z Kapského Města, jsou uvedeny v článku 5 návrhu stanov a měly by se v zásadě skládat ze dvou skupin:

Administrativní úkoly: jmenuje registrátora, sjednává a čas od času mění dohody s registrátorem a zajišťuje trvalé fungování mezinárodního registru v případě změny registrátora; podepisuje veškeré dohody se sekretariátem, které stanoví podrobné podmínky pro plnění úkolů sekretariátu, tyto dohody sjednává a čas od času je mění; podává pravidelně smluvním státům zprávy o plnění svých povinností podle úmluvy z Kapského Města a Lucemburského protokolu a podává pravidelně zprávy ústavu UNIDROIT a poskytuje mu pomoc při vypracovávání zpráv o způsobu fungování mezinárodního režimu zavedeného touto úmluvou v praxi.

Provozní úkoly: vypracovává, přezkoumává a čas od času mění pravidla mezinárodního registru; vykonává dohled nad registrátorem a chodem mezinárodního registru; na žádost registrátora mu poskytuje pokyny; provádí vše nezbytné, aby byla zajištěna existence účinného, na oznámeních založeného elektronického registračního systému pro naplnění cílů úmluvy z Kapského Města a Lucemburského protokolu.

Sekretariát

Na 7. valném shromáždění OTIF (Bern, 23. a 24. listopadu 2005) a 12. valném shromáždění OTIF (Bern, 29. a 30. září 2015) se tato organizace rozhodla převzít úkoly sekretariátu orgánu dozoru v souladu s čl. XII odst. 6 Lucemburského protokolu.

⁸ Úř. věst. L 345, 15.12.2012, s. 1.

⁹ Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 1.

¹⁰ Úř. věst. L 305, 23.11.2007, s. 30.

¹¹ Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53.

¹² Stav ratifikace k 5. prosinci 2023.

Složení

Členství v orgánu dozoru se určuje v souladu s čl. XII odst. 1 Lucemburského protokolu. Písmeno a) stanoví, že členem je každý stát, který je smluvní stranou úmluvy, přičemž každý z nich může jmenovat jednoho zástupce. Písmena b) a c) stanoví, že jak UNIDROIT, tak OTIF určí maximálně tři jiné státy, jejichž funkční období skončí nejpozději dva roky ode dne vstupu Lucemburského protokolu v platnost.

Organizace OTIF až doposud určila kromě čtyř ratifikujících států (Gabonu, Lucemburska, Španělska a Švédska) jako členy orgánu dozoru Alžírsko, Turecko a Spojené království a ústav UNIDROIT určil Francii a Jihoafrickou republiku. Třetí stát, který má určit UNIDROIT, nebyl dosud potvrzen.

2.3. Přípravná komise

Usnesením č. 1 závěrečného aktu diplomatické konference o přijetí Lucemburského protokolu (únor 2007) o zřízení orgánu dozoru a mezinárodního registru železničních kolejových vozidel bylo rozhodnuto, že do doby, než vstoupí v platnost Lucemburský protokol, bude zřízena přípravná komise, která bude jednat s veškerými pravomocemi jako prozatímní orgán dozoru pro zřízení mezinárodního registru po konzultaci s UNIDROIT a OTIF. Hlavním cílem přípravné komise je vypracovat pravidla a postupy mezinárodního registru a připravit zřízení orgánu dozoru. Přípravná komise se od svého ustavení sešla jedenáctkrát. Očekává se, že přípravná komise na svém 12. zasedání naplánovaném na 7. března 2024 posoudí a schválí konečný návrh aktů, které mají být přijaty do 1. zasedání orgánu dozoru, naplánovaného na 8. března 2024. Cílem tohoto návrhu rozhodnutí Rady proto je stanovit postoj, který má být zaujat jménem EU na obou zasedáních, pokud jde o stejná rozhodnutí týkající se přijímání zamýšlených aktů orgánu dozoru.

2.4. Zamýšlené akty orgánu dozoru

Očekává se, že orgán dozoru na svém prvním zasedání dne 8. března 2024 kromě jiných bodů pořadu jednání přijme své stanovy a jednací řád a dohodu mezi orgánem dozoru a organizací OTIF ohledně funkcí sekretariátu. Tyto nástroje, které budou závazné podle mezinárodního práva, se týkají celého rozsahu činností orgánu dozoru včetně oblastí, které jsou ve výlučné pravomoci Evropské unie, a budou mít přímý vliv na účast Unie v tomto orgánu¹³. Jejich schválení proto bude moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů Unie.

Očekává se rovněž, že orgán dozoru přijme i další akty týkající se zřízení a fungování mezinárodního registru, které mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah unijních právních předpisů, a to:

pravidla a postupy mezinárodního registru železničních kolejových vozidel

Účelem zamýšlených aktů je organizovat a regulovat činnost mezinárodního registru. Uvádějí, že mezinárodní registr je zřízen jako nástroj pro správu registrací železničních kolejových vozidel podle úmluvy a protokolu, a obsahují vhodná ustanovení upravující provoz tohoto registru, zejména pokud jde o vyžádání a přidělení identifikátoru systému jedinečné identifikace kolejových vozidel (URVIS), kontrolu přístupu, požadavky na informace, vyhledávání a další požadavky spojené s registrátorem, jako jsou stížnosti nebo odpovědnost a pojištění. Tato pravidla a postupy vydává orgán dozoru podle čl. 17 odst. 2 písm. d) až e) úmluvy z Kapského Města a v souladu s články XIV, XV, XVI a XVII Lucemburského protokolu. Tento předmět – registraci železničních kolejových vozidel a výměnu údajů mezi členskými státy EU a mezinárodním registrem – na úrovni Unie upravuje:

¹³ Podle článků XII a XXII Lucemburského protokolu ve spojení s rozhodnutím Rady 2014/888/EU má Unie právo podílet se na práci orgánu dozoru. Viz také níže v oddíle 3.2.

1) prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice (EU) 2016/797 (o interoperabilitě železničního systému) a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES¹⁴, a 2) rozhodnutí Komise 2012/757/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES¹⁵. Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 stanoví společné specifikace vnitrostátních registrů vozidel členských států, jakož i specifikace evropského registru vozidel (EVR), který na centrální úrovni spravuje Agentura Evropské unie pro železnice (ERA). Toto rozhodnutí rovněž obsahuje ustanovení o vytvoření evropského čísla vozidla (EVN), které je povinné. Formát EVN je předepsán v dodatku 6 přílohy II prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614: „Tento dodatek popisuje evropské číslo vozidla a související označení připevněné viditelným způsobem na vozidle, pro jeho jednoznačnou a trvalou identifikaci během provozu.“ Rozhodnutí Komise 2012/757/EU dále odkazuje na EVN jako na jeden z provozních požadavků subsystému „provoz a řízení dopravy“ evropského železničního systému (oddíl 4.2.2.3 přílohy I): „Každé vozidlo musí mít jedinečné identifikační evropské číslo vozidla, které ho odlišuje od ostatních kolejových vozidel.“ Schválení pravidel a postupů mezinárodního registru zřízeného podle Lucemburského protokolu bude proto závazné podle mezinárodního práva a bude moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU.

Vzorová pravidla pro trvalou identifikaci železničních kolejových vozidel

Tato pravidla stanoví metody a povinnosti pro připevňování identifikátoru systému jedinečné identifikace kolejových vozidel (URVIS) k železničním kolejovým vozidlům, jak předpokládá Lucemburský protokol. Tato pravidla jsou dobrovolná s výjimkou případů stanovených zvláštními právními předpisy; v každém případě musí dodržování těchto pravidel potvrdit každá strana, která si přeje vložit jakýkoli nárok podléhající registraci do mezinárodního registru podle Lucemburského protokolu, případně být jeho příjemcem. Strana, která si přeje být vázána těmito pravidly, bude povinna učinit prohlášení¹⁶ a oznámit tuto skutečnost registrátorovi. Ve smyslu vzorových pravidel se „stranou“ rozumí jakákoli fyzická osoba, firma, společnost, korporace, vláda, stát nebo agentura státu nebo agentura shromáždění států nebo jakékoli sdružení, trust, společný podnik, konsorcium nebo partnerství nebo firma jednoho vlastníka nebo jiný subjekt (bez ohledu na to, zda má či nemá vlastní právní subjektivitu). Tento předmět – označování železničních kolejových vozidel – je na úrovni Unie upraven výše uvedeným rozhodnutím Komise 2012/757/EU, zejména v dodatku P jeho přílohy I (evropské číslo vozidla a související abecední označení na vozové skříni vozidla; oddíl 2 „Obecné uspořádání vnějšího označení“). Schválení těchto vzorových pravidel proto bude mezinárodně závazné a bude moci rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

3.1. Přijetí stanov orgánu dozoru

Návrh stanov orgánu dozoru vymezuje aspekty, jako je jeho právní subjektivita, úkoly a správní rámec, jak to vyžaduje úmluva z Kapského Města a Lucemburský protokol. Přijetí stanov je nezbytným předpokladem pro zřízení a fungování orgánu dozoru. Proto se navrhuje

¹⁴ Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53.

¹⁵ Úř. věst. L 345, 15.12.2012, s. 1, ve znění změn z června 2020 (Úř. věst. L 188, 15.6.2020, s. 16).

¹⁶ „Tímto se zavazujeme, že budeme vázáni vzorovými pravidly pro trvalou identifikaci železničních kolejových vozidel (v anglickém vydání) v platném znění, vydanými pod záštitou pracovní skupiny pro železniční dopravu, k datu tohoto prohlášení“.

jejich přijetí podpořit s výhradou drobné změny článku 2 (Složení) s cílem vyjasnit křížový odkaz na příslušná ustanovení Lucemburského protokolu (čl. XII odst. 1 písm. a), b) a c)).

3.2. Přijetí jednacího řádu orgánu dozoru

Návrh jednacího řádu orgánu dozoru vymezuje aspekty, jako jsou například pravidla pro zasedání, pravidla pro zastupování, návrhy a rozhodnutí a postupy při hlasování. Jeho přijetí je vyžadováno podle čl. XII odst. 4 Lucemburského protokolu.

Článek XXII Lucemburského protokolu v odstavci 1 stanoví, že: „[o]rganizace regionální hospodářské integrace, která je tvořena svrchovanými státy a má pravomoc nad určitými otázkami upravenými tímto protokolem, může rovněž tento protokol podepsat, přijmout, schválit nebo k němu přistoupit. Organizace regionální hospodářské integrace má v takovém případě práva a povinnosti smluvního státu v rozsahu své pravomoci, kterou má uvedená organizace nad záležitostmi upravovanými tímto protokolem (...)“. Odstavec 3 téhož článku stanoví, že: „[j]akýkoli odkaz na „smluvní stát“ nebo „smluvní státy“ nebo na „stát, který je smluvní stranou,“ nebo „státy, které jsou smluvními stranami,“ tohoto protokolu se vztahuje stejným způsobem na organizaci regionální hospodářské spolupráce, když to kontext vyžaduje.“

EU přistoupila k Lucemburskému protokolu. Z ustanovení čl. XXII odst. 3 Lucemburského protokolu vyplývá, že EU jakožto organizace regionální hospodářské integrace („REIO“) má být považována za stát, který je smluvní stranou podle čl. XII odst. 1 Lucemburského protokolu, a proto má být považována za plnohodnotného člena orgánu dozoru se stejným postavením, právy a povinnostmi jako kterýkoli jiný stát, který je smluvní stranou Lucemburského protokolu.

S ohledem na tuto skutečnost se jeví, že stávající ustanovení návrhu jednacího řádu nejsou plně v souladu s výše uvedenými ustanoveními Lucemburského protokolu:

V článku 1 (Definice) návrh jednacího řádu stanoví, že „členy“ se rozumí „zástupci států, které jsou smluvními stranami, a jmenovaných států, kteří společně tvoří členstvo orgánu dozoru“; stanoví rovněž samostatnou definici „regionální organizace“, kterou se rozumí „organizace regionální hospodářské integrace, jak je definována v článku XXII protokolu, která v rámci svých pravomocí ratifikovala úmluvu i protokol nebo k nim přistoupila“. S ohledem na současné znění článků 4 a 16 by toto rozlišení mohlo naznačovat, že EU (jakožto REIO) není plnohodnotným členem orgánu dozoru, což je v rozporu s ustanoveními Lucemburského protokolu (články XII a XXII).

V článku 4 (Zastoupení členů) je v odstavci 1 návrhu jednacího řádu uvedeno, že každý stát, který je smluvní stranou úmluvy, a každý jmenovaný stát jsou zastoupeny na zasedáních orgánu dozoru a hlasují na nich; odstavec 2 stanoví, že: „[č]len se může nechat na zasedání orgánu dozoru zastupovat jiným členem. Žádný člen však nemůže na zasedání orgánu dozoru zastupovat více než jednoho jiného člena“; odstavec 3 stanoví, že REIO má (pouze) právo nechat se zastupovat; to by mohlo opět naznačovat, že EU nebude považována za samostatného člena, protože její hlasovací právo není výslovně stanoveno jako u ostatních států, které jsou smluvními stranami.

V článku 16 návrhu jednacího řádu (Postupy při hlasování) se hovoří pouze o „členech“, což podle článku 1 výslovně nezahrnuje EU jakožto organizaci REIO. Neobsahuje také žádná pravidla pro výkon hlasovacích práv organizací REIO.

Kromě vyjasnění, která je třeba vložit do návrhu jednacího řádu, aby bylo zajištěno zastoupení EU jako plnohodnotného člena orgánu dozoru, je třeba posoudit otázku výkonu

hlasovacích práv EU s ohledem na pravidla použitelná podle organizace OTIF, která je společně s ústavem UNDROIT předkladatelem Lucemburského protokolu a která zajišťuje funkci sekretariátu orgánu dozoru.

Článek 38 Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) stanoví, že:

„§2 Regionální organizace může uplatňovat práva, která na základě Úmluvy přísluší členským státům, týkají-li se předmětů, které spadají do kompetence regionální organizace. Totéž platí pro povinnosti, které přísluší na základě Úmluvy členským státům (...).“, a

„§3 Při uplatňování hlasovacího práva (...) přísluší regionální organizaci tolik hlasů, kolik činí počet jejích členů, kteří jsou zároveň členskými státy Organizace. Posledně jmenovaní smějí svá práva, zejména hlasovací právo, uplatňovat pouze v rozsahu, který připouští § 2“.

Článek 6 Dohody mezi Evropskou unií a OTIF o přistoupení Evropské unie k úmluvě COTIF ze dne 9. května 1980 na základě výše uvedených ustanovení COTIF¹⁷ stanoví, že:

„1. Při rozhodování o otázkách, v nichž má Unie výlučnou pravomoc, uplatní Unie hlasovací práva svých členských států podle úmluvy.

2. Při rozhodování o otázkách, v nichž Unie sdílí pravomoc se svými členskými státy, hlasuje buď Unie, nebo její členské státy.

3. Podle čl. 26 odst. 7 úmluvy má Unie stejný počet hlasů, jako je počet jejích členů, kteří jsou současně stranami úmluvy. Pokud se hlasování účastní Unie, její členské státy nehlasují.“

Rozhodnutí Rady 2014/888/EU ze dne 4. prosince 2014 o schválení Lucemburského protokolu jménem EU obsahuje v příloze prohlášení o pravomoci EU v otázkách upravených Lucemburským protokolem, v souvislosti s nimiž členské státy přenesly svou pravomoc na Unii. 2., 3. a 7. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí Rady objasňují, že Unie má v těchto oblastech výlučnou pravomoc.

Je proto důležité a vhodné, aby se výkon hlasovacích práv v případě rozhodnutí orgánu dozoru, která spadají do výlučné pravomoci Unie, řídil stejným postupem, jaký se uplatňuje v případě COTIF ve vztahu k organizacím REIO, tj. aby EU vykonávala hlasovací právo svých členských států v otázkách pravomoci Unie (nahrazení), odevzdáním tolika hlasů, na kolik jich mají členské státy nárok, v případě potřeby v souladu s předem stanoveným postojem Unie.

Jiný příklad takového přístupu lze nalézt v čl. 3 odst. 8 Statutu Haagské konference o mezinárodním právu soukromém¹⁸.

Proto se navrhuje schválit návrh jednacího řádu orgánu dozoru s výhradou zavedení změn odrážejících postavení Evropské unie jako plnohodnotného člena orgánu dozoru v souladu s příslušnými ustanoveními Lucemburského protokolu s cílem účinně zajistit její práva být zastoupena a její hlasovací práva.

¹⁷ Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 8.

¹⁸ <https://assets.hcch.net/docs/d7d051ae-6dd1-4881-a3b5-f7dbcaad02ea.pdf>

3.3. Dohoda mezi orgánem dozoru podle Lucemburského protokolu a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) o funkcích sekretariátu

V souladu s čl. XII odst. 6 Lucemburského protokolu má OTIF bezprostředně po vstupu protokolu v platnost převzít úlohu sekretariátu orgánu dozoru a pořádat zasedání orgánu dozoru ve švýcarském Bernu.

Předpokládaná dohoda mezi orgánem dozoru a OTIF stanoví podrobné podmínky pro plnění úkolů sekretariátu orgánu dozoru. To zahrnuje mimo jiné provádění veškerých obvyklých činností spojených s takovými zasedáními, včetně vydávání oznámení o konání zasedání, pořadů jednání, přípravy a šíření dokumentů pro potřeby těchto zasedání a dokumentů, které z nich vyplynou, a vykonávání funkce kontaktního místa orgánu dozoru vůči třetím stranám. Podle uvedené dohody by měla mít organizace OTIF právo být zastoupena na zasedáních orgánu dozoru bez hlasovacího práva a měla by jí být poskytována finanční náhrada za plnění úkolů sekretariátu orgánu dozoru.

Přijetí této dohody je nezbytné pro zajištění řádné organizace a správy práce orgánu dozoru. Proto se navrhuje podpořit její přijetí orgánem dozoru.

3.4. Přijetí pravidel a postupů mezinárodního registru železničních kolejových vozidel

Pravidla a postupy mezinárodního registru železničních kolejových vozidel vydává orgán dozoru podle čl. 17 odst. 2 písm. d) až e) úmluvy z Kapského Města a v souladu s články XIV, XV, XVI a XVII Lucemburského protokolu. Poskytují právní rámec pro správu mezinárodního registru.

Pokud jde o vztah mezi identifikátorem URVIS a evropským číslem vozidla upraveným na úrovni EU prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614, bod 5.3.1 těchto pravidel stanoví možnost používat *vnitrostátní nebo regionální identifikační číslo* s podobnými vlastnostmi jako pravidla upravující identifikátor URVIS a označování, která odpovídají alespoň minimálním normám stanoveným ve vzorových pravidlech. Ačkoli se registrační systémy podle práva EU a podle Lucemburského protokolu zabývají stejnou aktuální otázkou identifikace a registrace železničních kolejových vozidel, mají odlišný cíl a účel, který je v prvním případě provozní (technický) a ve druhém finanční. V důsledku toho mohou tyto dva systémy existovat vedle sebe a Evropská unie by měla být v závislosti na vývoji tohoto mezinárodního registru a jeho používání a na vývoji evropského registru vozidel, který je v současné době upraven prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614, schopna usilovat o trvalou doplňkovost mezi těmito registry i identifikačními systémy.

Vzhledem k tomu, že přijetí pravidel a postupů mezinárodního registru železničních kolejových vozidel je nezbytné pro zajištění provozu tohoto mezinárodního registru, a k tomu, že tato ustanovení jsou slučitelná s příslušným právním rámcem EU, navrhuje se podpořit jejich přijetí orgánem dozoru.

3.5. Přijetí vzorových pravidel pro trvalou identifikaci železničních kolejových vozidel

Jak je uvedeno v bodě 4.5 vzorových pravidel, identifikátor URVIS a jeho označení na železničních kolejových vozidlech doplňují stávající systémy číslování používané v souladu s platnými právními předpisy o přijímání nebo provozu železničních kolejových vozidel a nemají na ně vliv a nenahrazují stávající registry nebo informační systémy používané ve státech nebo skupinách států pro provoz železničních kolejových vozidel, které například v Evropské unii představují EVR a EVN, které upravuje prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614.

Pro EU bude důsledkem vzorových pravidel souběžné umístění identifikátorů i označení na kolejových vozidlech. Je třeba poznamenat, že se nejedná o jediná označení na vozidlech, na kterých jsou umístěna i další provozní označení, např. od výrobce.

Aby Lucemburský protokol dosáhl svého cíle, musí se opírat o jasný systém identifikace a označování založený na mezinárodních normách. Tato vzorová pravidla stanoví přiměřený přístup, který není v rozporu s příslušným právním rámcem Evropské unie. Proto se navrhuje podpořit jejich přijetí orgánem dozoru.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1. Procesněprávní základ

4.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví *„postoje, které má jménem Unie zaujmout orgán zřízený dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody“*.

Pojem *„akty s právními účinky“* zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotýčný orgán řídí. Tento pojem zahrnuje rovněž nástroje, jež podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale *„mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem EU“*¹⁹.

4.1.2. Uplatnění v tomto konkrétním případě

Orgán dozoru je subjekt zřízený dohodou, konkrétně Protokolem k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům (Lucemburským protokolem), v souladu s článkem XII tohoto protokolu.

Akty, které má orgán dozoru přijmout, představují akty s právními účinky. Jak bylo vysvětleno v předchozím oddíle, zamýšlené akty budou závazné podle pravidel mezinárodního práva, jimiž se daný orgán řídí, a budou moci ovlivnit obsah právních předpisů EU, konkrétně: směrnice (EU) 2016/797, rozhodnutí Komise 2012/757/EU a prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614, a samotnou účast Unie na fungování Lucemburského protokolu, která je dána rozhodnutím Rady 2014/888/EU.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 SFEU.

4.2. Hmotněprávní základ

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týká železniční dopravy. Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 91 SFEU.

¹⁹ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

4.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být článek 91 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 12. zasedání přípravné komise pro zřízení mezinárodního registru železničních kolejových vozidel a na 1. zasedání orgánu dozoru zřízeného podle článku XII Lucemburského protokolu k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Unie v rámci svých pravomocí schválila rozhodnutím Rady 2014/888/EU²⁰ ze dne 4. prosince 2014 Protokol k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům (dále jen „úmluva z Kapského Města“), který byl přijat v Lucemburku dne 23. února 2007 (dále jen „Lucemburský protokol“), a získala podle uvedeného protokolu status organizace regionální hospodářské integrace.
- (2) Orgán dozoru podle Lucemburského protokolu by měl na svém prvním zasedání dne 8. března 2024 v rámci svého pořadu jednání mimo jiné přijmout své stanovy a jednací řád, dohodu mezi orgánem dozoru a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) o funkcích sekretariátu orgánu dozoru a další akty týkající se zřízení a fungování mezinárodního registru železničních kolejových vozidel (čl. 17 odst. 2 písm. d) úmluvy z Kapského Města), zejména pravidel mezinárodního registru železničních kolejových vozidel a vzorových pravidel pro trvalou identifikaci železničních kolejových vozidel, vypracovaných v rámci Výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise OSN.
- (3) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie na prvním zasedání orgánu dozoru, vzhledem k tomu, že Unie je smluvní stranou Lucemburského protokolu a rozhodnutí, která má orgán dozoru přijmout, mohou vést k přijetí aktů, které jsou podle mezinárodního práva závazné a mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit účast Unie v tomto orgánu a obsah právních předpisů EU, konkrétně: směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o

²⁰ Rozhodnutí Rady 2014/888/EU ze dne 4. prosince 2014 o schválení Protokolu k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům, který byl přijat v Lucemburku dne 23. února 2007 (Úř. věst. L 353, 10.12.2014, s. 9).

interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění)²¹, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice²², rozhodnutí Komise 2012/757/EU ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES²³ a prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES²⁴.

- (4) Očekává se, že orgán dozoru přijme svůj návrh stanov, které definují aspekty, jako je jeho právní subjektivita, úkoly a správní rámec, jak to vyžaduje úmluva z Kapského Města a Lucemburský protokol. Přijetí stanov je nezbytným předpokladem pro zřízení a fungování orgánu dozoru, a proto by mělo být podpořeno. Měla by být navržena drobná změna ustanovení, které vymezuje složení orgánu dozoru, s cílem vyjasnit křížový odkaz na příslušná ustanovení Lucemburského protokolu (čl. XII odst. 1).
- (5) Očekává se rovněž, že orgán dozoru přijme svůj návrh jednacího řádu, který definuje aspekty, jako jsou například pravidla pro zasedání, pravidla pro zastupování, návrhy a rozhodnutí a postupy při hlasování. Současný návrh jednacího řádu však není v souladu s ustanoveními Lucemburského protokolu, která uznávají status organizací regionální hospodářské integrace jako rovnocenný statusu státu, který je smluvní stranou, neboť zavádí neodůvodněné rozlišování mezi státy, které jsou smluvní stranou samy o sobě a mají právo být zastoupeny a hlasovat o rozhodnutích přijímaných orgánem dozoru, na straně jedné, a organizacemi regionální hospodářské integrace, které nejsou výslovně označovány jako členové orgánu dozoru, na straně druhé. Je proto nezbytné navrhnout změny jednacího řádu s cílem zajistit, že bude skutečně stanoveno členství Evropské unie a její hlasovací práva v orgánu dozoru v souladu s ustanoveními Lucemburského protokolu, včetně pravidel pro hlasování o záležitostech spadajících do výlučné pravomoci Unie. Zbývající ustanovení návrhu jednacího řádu by však měla být podpořena.
- (6) V souladu s čl. XII odst. 6 Lucemburského protokolu má OTIF bezprostředně po vstupu protokolu v platnost převzít úlohu sekretariátu orgánu dozoru. Předpokládaná dohoda mezi orgánem dozoru a OTIF stanoví podrobné podmínky pro plnění úkolů sekretariátu orgánu dozoru. Přijetí této dohody je nezbytné pro zajištění řádné správy práce orgánu dozoru, a proto by mělo být podpořeno.
- (7) Podle článku 17 úmluvy z Kapského Města a článku XII Lucemburského protokolu zajistí orgán dozoru zřízení mezinárodního registru železničních kolejových vozidel. Zajistí rovněž existenci účinného, na oznámeních založeného elektronického systému pro naplnění cílů Lucemburského protokolu, a to prostřednictvím zavedení, přezkumu a případných změn pravidel a postupů mezinárodního registru. Tato pravidla a postupy vydává orgán dozoru podle čl. 17 odst. 2 písm. d) až e) úmluvy z Kapského Města a v souladu s články XIV, XV, XVI a XVII Lucemburského protokolu. Jsou potřebné k zajištění právního rámce pro fungování mezinárodního registru, zejména s ohledem na žádost o přidělení identifikátoru systému jedinečné identifikace kolejových vozidel (URVIS) a samotné toto přidělení. V rámci EU je registrace a identifikace

²¹ Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

²² Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1.

²³ Úř. věst. L 345, 15.12.2012, s. 1.

²⁴ Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53.

železničních kolejových vozidel upravena rovněž směrnicí (EU) 2016/797 a prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614, které stanoví mimo jiné specifikace evropského čísla vozidla (EVN) a evropského registru vozidel (EVR). Ačkoli se systémy podle práva EU a podle Lucemburského protokolu zabývají stejnou aktuální otázkou identifikace a registrace železničních kolejových vozidel, mají odlišný cíl a účel, který je v prvním případě provozní (technický) a ve druhém finanční. V důsledku toho v současné době nejsou právní předpisy ve vzájemném rozporu a oba systémy mohou existovat vedle sebe. Unie by proto měla být schopna usilovat o trvalou doplňkovost mezi těmito registry a identifikačními systémy. Vzhledem k tomu, že přijetí těchto pravidel je nezbytné pro zajištění fungování mezinárodního registru, a k tomu, že tato pravidla jsou slučitelná s právním rámcem EU a jsou s ním v souladu, mělo by být podpořeno jejich přijetí orgánem dozoru.

- (8) Aby Lucemburský protokol dosáhl svého cíle, musí se opírat o jasný systém identifikace a označování železničních kolejových vozidel založený na mezinárodních normách. Plánovaná vzorová pravidla pro trvalou identifikaci železničních kolejových vozidel poskytují rámec pro přidělování identifikátoru URVIS a jeho označování na železničních kolejových vozidlech. Podle těchto vzorových pravidel doplňuje označení identifikátoru URVIS veškeré ostatní stávající systémy označování, jako je například systém EU stanovený v rozhodnutí Komise 2012/757/EU. Tato vzorová pravidla nejsou v rozporu s platným relevantním právním rámcem Evropské unie. Proto se navrhuje podpořit jejich přijetí orgánem dozoru.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být jménem Unie zaujat na dvanáctém zasedání přípravné komise a na prvním zasedání orgánu dozoru podle Protokolu k Úmluvě o mezinárodních nárocích na mobilní zařízení ve věcech příslušejících železničním kolejovým vozidlům, který byl přijat v Lucemburku dne 23. února 2007, je uveden v příloze.

Zástupci Unie ve výboru mohou schválit drobné změny postojů vyjádřených v příloze tohoto rozhodnutí bez dalšího rozhodnutí Rady.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Komisi.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*