

Bruksela, 6 lutego 2024 r.
(OR. en)

6230/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	6 lutego 2024 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2024) 58 final
Dotyczy:	Wniosek - DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 12. sesji komisji przygotowawczej ds. ustanowienia międzynarodowego rejestru taboru kolejowego oraz na 1. sesji Organu Nadzoru ustanowionego na mocy art. XII protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2024) 58 final.

Zał.: COM(2024) 58 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.2.2024 r.
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 12. sesji komisji przygotowawczej ds. ustanowienia międzynarodowego rejestru taboru kolejowego oraz na 1. sesji Organu Nadzoru ustanowionego na mocy art. XII protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na pierwszej sesji Organu Nadzoru ustanowionego na mocy art. 17 Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym („konwencja kapsztadzka”) i art. XII Protokołu do konwencji kapsztadzkiej dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjętego w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r. („protokół luksemburski”), w związku z planowanym przyjęciem:

- statutu i regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru;
- umowy między Organem Nadzoru protokołu luksemburskiego a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) dotyczącej funkcji Sekretariatu;
- regulaminu i procedur dotyczących międzynarodowego rejestru taboru kolejowego (art. 17 ust. 2 lit. d)–e) konwencji kapsztadzkiej);
- modelowych zasad trwałej identyfikacji taboru kolejowego opracowanych w ramach Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Pierwsza sesja Organu Nadzoru protokołu luksemburskiego odbędzie się w dniu 8 marca 2024 r. w Bernie w Szwajcarii.

Niniejszy wniosek ma również znaczenie dla stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 12. sesji komisji przygotowawczej ds. ustanowienia międzynarodowego rejestru taboru kolejowego (tymczasowego Organu Nadzoru), która zbierze się na ostatnim posiedzeniu w dniu 7 marca 2024 r., które będzie bezpośrednio poprzedzało 1. sesję Organu Nadzoru.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Protokół luksemburski do konwencji kapsztadzkiej

Kontekst

Protokół do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego (zwany dalej „protokołem luksemburskim”) został przyjęty przez konferencję dyplomatyczną, która odbyła się w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r. pod auspicjami Międzynarodowego Instytutu Ujednolicania Prawa Prywatnego (UNIDROIT) oraz Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).

W protokole luksemburskim ustanawia się globalne ramy prawne uznawania, pierwszeństwa i egzekwowania praw wierzycieli i wynajmujących, które będą wpisywane do rejestru międzynarodowego zgodnie z art. 16 konwencji kapsztadzkiej.

Co istotne, art. XIV protokołu luksemburskiego przewiduje ustanowienie systemu przyznawania przez Rejestratora numerów identyfikacyjnych umożliwiających jednoznaczne określenie poszczególnych elementów taboru kolejowego.

Ponadto w protokole ustanawia się wspólny system zajmowania aktywów w przypadku niewykonania zobowiązania lub niewypłacalności dłużnika, z zastrzeżeniem zabezpieczeń leżących w interesie publicznym. Jest to pomocne w przypadku wyposażenia ruchomego, które przekracza granice, gdyż pozwala uniknąć niepewności prawa w sytuacji, gdy prawo

jednej jurysdykcji, zgodnie z którym składnik majątku został sfinansowany, zostanie zakwestionowane w sądach innej jurysdykcji, w której taki składnik majątku się znajduje. Dzięki ograniczeniu ryzyka dla podmiotów finansujących wyposażenie kolejowe protokół luksemburski powinien przyciągnąć większą liczbę prywatnych kredytodawców, co powinno doprowadzić do tańszego finansowania i dać operatorom możliwość wyboru, jeśli chodzi o koszty i rodzaje finansowania.

Protokół powinien również zachęcić do inwestycji kapitałowych, co z kolei sprzyja produkcji taboru kolejowego i ułatwia najem nowego, nowoczesnego taboru. W konkluzjach z dnia 3 czerwca 2021 r.¹ Rada Unii Europejskiej dostrzegła, że „sektor ten musi dokonać znacznych inwestycji w międzynarodowy tabor do przewozów długodystansowych” oraz że „pilnie potrzebne są inwestycje ze strony sektora prywatnego”, i przypomniała „państwom członkowskim o istnieniu międzynarodowych umów i traktatów ułatwiających inwestycje prywatne, takich jak luksemburski protokół kolejowy do konwencji kapsztadzkiej” [Konwencja o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym].

Przystąpienie Unii Europejskiej

Unia Europejska, w zakresie swoich kompetencji, zatwierdziła protokół luksemburski zgodnie z decyzją Rady 2014/888/UE z dnia 4 grudnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia, w imieniu Unii Europejskiej, Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjętego w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r.², w charakterze regionalnej organizacji integracji gospodarczej (zgodnie z art. XXII protokołu luksemburskiego).

Załącznik do niniejszej decyzji Rady zawiera deklarację dotyczącą kompetencji Unii Europejskiej w kwestiach regulowanych protokołem luksemburskim, w odniesieniu do których państwa członkowskie przekazały swoje kompetencje Unii.

Odnosi się to do niektórych obszarów dotyczących jurysdykcji oraz uznawania i wykonywania orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych, postępowań upadłościowych i prawa właściwego dla zobowiązań umownych, a także do niektórych obszarów dorobku prawnego UE w dziedzinie transportu kolejowego, w szczególności interoperacyjności systemu kolei, funkcjonowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, systemu numeracji taboru kolejowego i rejestracji pojazdów w UE, objętych następującymi przepisami Unii:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie³, uchylona i przekształcona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej⁴;
- rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji)⁵, uchylone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej⁶;

¹ Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Transport), 3 czerwca 2021 r.: „Kolej jako wiodący element inteligentnej i zrównoważonej mobilności” (ST 8790/21).

² Dz.U. L 353 z 10.12.2014, s. 9.

³ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁴ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

⁵ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

⁶ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1.

- decyzja Komisji 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁷, uchylona decyzją Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniającą decyzję 2007/756/WE⁸, zmienioną rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej⁹;
- 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/WE¹⁰, uchylona decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiającą specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, oraz zmieniającą i uchylającą decyzję Komisji 2007/756/WE¹¹.

Status ratyfikacji w UE i warunki wejścia w życie

Jak dotąd, oprócz Unii Europejskiej, Luksemburg, Szwecja i Hiszpania są jedynymi państwami członkowskimi UE, które są również stronami tej umowy¹².

Po ratyfikacji przez Hiszpanię w styczniu 2023 r. spełniony został pierwszy warunek wstępny wejścia w życie protokołu luksemburskiego, określony w art. XXIII ust. 1. Drugim warunkiem wstępnym jest złożenie przez Sekretariat Organu Nadzoru do Depozytariusza zaświadczenia potwierdzającego, że rejestr międzynarodowy jest w pełni operacyjny, co powinno nastąpić na 12. sesji komisji przygotowawczej, która odbędzie się w dniu 7 marca 2024 r. Pierwsza sesja Organu Nadzoru ma się odbyć w dniu 8 marca 2024 r.

2.2. Organ Nadzoru

Zadania i funkcje

Organ Nadzoru został ustanowiony na mocy art. 17 konwencji kapsztadzkiej i art. XII protokołu luksemburskiego. Jego zadania i funkcje, wynikające z postanowień protokołu luksemburskiego i art. 17 ust. 2 konwencji kapsztadzkiej, są wymienione w art. 5 projektu statutu i powinny zasadniczo obejmować dwie grupy zadań:

Zadania administracyjne: powołuje Rejestratora, w razie konieczności negocjuje i zmienia umowy z Rejestratorem oraz zapewnia ciągłość funkcjonowania rejestru międzynarodowego w przypadku zmiany Rejestratora; zawiera z Sekretariatem wszelkie umowy określające szczegółowe warunki wykonywania zadań Sekretariatu oraz w razie konieczności negocjuje i zmienia takie umowy; przesyła Umawiającym się Państwom okresowe sprawozdanie z wypełniania obowiązków powierzonych mu w konwencji kapsztadzkiej i protokole luksemburskim; oraz przesyła UNIDROIT okresowe sprawozdanie oraz wspiera UNIDROIT w sporządzaniu sprawozdań z praktycznego funkcjonowania międzynarodowego systemu ustanowionego w konwencji.

⁷ Dz.U. L 359 z 18.12.2006, s. 1.

⁸ Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1.

⁹ Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 1.

¹⁰ Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30

¹¹ Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53

¹² Stan ratyfikacji na dzień 5 grudnia 2023 r.

Zadania operacyjne: ustanawia regulamin rejestru międzynarodowego oraz dokonuje jego przeglądu i w razie konieczności zmiany; nadzoruje Rejestratora i funkcjonowanie rejestru międzynarodowego; na wniosek Rejestratora przekazuje mu wytyczne; wykonuje wszystkie działania niezbędne do zapewnienia skutecznego funkcjonowania elektronicznego systemu rejestracji na podstawie przekazywanych zawiadomień w celu realizacji konwencji kapsztadzkiej i protokołu luksemburskiego.

Sekretariat

Podczas siódmego (Berno, 23/24 listopada 2005 r.) i dwunastego (Berno, 29/30 września 2015 r.) walnego zgromadzenia OTIF organizacja ta postanowiła przejąć zadania Sekretariatu Organu Nadzoru zgodnie z art. XII ust. 6 protokołu luksemburskiego.

Skład

Skład Organu Nadzoru określa się zgodnie z art. XII ust. 1 protokołu luksemburskiego. Lit. a) stanowi, że każde państwo-strona jest członkiem, przy czym każde z nich ma możliwość powołania jednego przedstawiciela. Zgodnie z lit. b) i c) UNIDROIT i OTIF wyznaczają maksymalnie trzy inne państwa, przy czym ich kadencja kończy się nie później niż dwa lata po wejściu w życie protokołu luksemburskiego.

Do chwili obecnej oprócz czterech państw ratyfikujących (Gabon, Luksemburg, Hiszpania i Szwecja) OTIF wyznaczyła Algierię, Turcję i Zjednoczone Królestwo, a UNIDROIT wyznaczył Francję i Republikę Południowej Afryki na członków Organu Nadzoru. Trzecie państwo, które ma zostać wyznaczone przez UNIDROIT, nie zostało jeszcze potwierdzone.

2.3. Komisja przygotowawcza

W rezolucji nr 1 Aktu Końcowego Konferencji Dyplomatycznej w sprawie przyjęcia protokołu luksemburskiego (luty 2007 r.) dotyczącego ustanowienia Organu Nadzoru i międzynarodowego rejestru taboru kolejowego postanowiono powołać, do czasu wejścia w życie protokołu luksemburskiego, komisję przygotowawczą, która będzie funkcjonować z pełnymi uprawnieniami jako tymczasowy Organ Nadzoru w celu ustanowienia rejestru międzynarodowego, w porozumieniu z UNIDROIT i OTIF. Głównym celem komisji przygotowawczej jest opracowanie regulaminu i procedur dotyczących rejestru międzynarodowego oraz przygotowanie do ustanowienia Organu Nadzoru. Od czasu ustanowienia odbyło się jedenaście posiedzeń komisji przygotowawczej. Oczekuje się, że na 12. sesji zaplanowanej na dzień 7 marca 2024 r. komisja przygotowawcza rozpatrzy i zatwierdzi ostateczny projekt aktów, które mają zostać przyjęte na 1. sesji Organu Nadzoru zaplanowanej na dzień 8 marca 2024 r. Dlatego niniejszy wniosek w sprawie decyzji Rady ma na celu ustalenie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu UE na obu posiedzeniach, w odniesieniu do tych samych decyzji w sprawie przyjęcia planowanych aktów Organu Nadzoru.

2.4. Planowane akty Organu Nadzoru

Na swojej pierwszej sesji, którą zaplanowano na dzień 8 marca 2024 r., w ramach jednego z punktów porządku obrad Organ Nadzoru ma przyjąć swój statut i regulamin wewnętrzny oraz umowę między Organem Nadzoru a OTIF dotyczącą funkcji Sekretariatu. Te instrumenty, które będą wiążące na mocy prawa międzynarodowego, dotyczą całego zakresu działalności Organu Nadzoru, włączając obszary, w których Unia Europejska ma wyłączne

kompetencje, i będą bezpośrednio wpływać na udział Unii w pracach tego organu¹³. Dlatego ich zatwierdzenie będzie mogło w sposób decydujący wpływać na treść przepisów Unii.

Ponadto Organ Nadzoru ma również przyjąć inne akty dotyczące utworzenia i funkcjonowania rejestru międzynarodowego, które mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, mianowicie:

Regulamin i procedury dotyczące międzynarodowego rejestru taboru kolejowego

Celem planowanych aktów jest zorganizowanie i regulacja funkcjonowania rejestru międzynarodowego. Określa się w nich, że rejestr międzynarodowy jest ustanawiany jako instytucja zarządzająca dokonywaniem wpisów taboru kolejowego do rejestru na podstawie konwencji i protokołu, oraz zawierają one odpowiednie przepisy regulujące funkcjonowanie takiego rejestru, głównie dotyczące wnoszenia o przydzielenie i przydziału identyfikatora z systemu jednoznacznej identyfikacji pojazdów kolejowych (ang. Unique Rail Vehicle Identification System, URVIS), kontroli dostępu, wymogów informacyjnych, wyszukiwania i innych wymogów związanych z Rejestratorem, takich jak skargi lub odpowiedzialność i ubezpieczenie. Na podstawie art. 17 ust. 2 lit. d)–e) konwencji kapsztadzkiej oraz art. XIV, XV, XVI i XVII protokołu luksemburskiego wspomniane powyżej regulamin i procedury ustanawia Organ Nadzoru. Ta kwestia – wpis taboru kolejowego do rejestru i wymiana danych między państwami członkowskimi UE a rejestrem międzynarodowym – jest uregulowana na poziomie unijnym przez: 1) decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614 ustanawiającą specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797 (w sprawie interoperacyjności systemu kolei) oraz zmieniającą i uchylającą decyzję Komisji 2007/756/WE¹⁴ oraz 2) decyzję Komisji 2012/757/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniającą decyzję 2007/756/WE¹⁵. Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 określa wspólne specyfikacje dla krajowych rejestrów pojazdów państw członkowskich, a także specyfikacje dla europejskiego rejestru pojazdów (EVR) zarządzanego na poziomie centralnym przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej „ERA”. Decyzja ta przewiduje również utworzenie europejskiego numeru pojazdu (EVN), który jest obowiązkowy. Format EVN jest określony w dodatku 6 do załącznika II do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614: „W niniejszym dodatku opisano europejski numer pojazdu i związane z nim oznaczenie, jakie nanosi się w widocznym miejscu pojazdu dla celów jego jednoznacznej identyfikacji przez cały okres eksploatacji”. Ponadto w decyzji Komisji 2012/757/UE określono również EVN jako jeden z wymogów operacyjnych podsystemu „Ruch kolejowy” europejskiego systemu kolei (sekcja 4.2.2.3 załącznika I do tej decyzji: „Każdy pojazd musi posiadać europejski numer pojazdu, aby jednoznacznie go identyfikować spośród wszelkich innych pojazdów szynowych”). W związku z tym zatwierdzenie regulaminu i procedur dotyczących rejestru międzynarodowego ustanowionego na mocy protokołu luksemburskiego będzie wiążące na mocy prawa międzynarodowego i będzie mogło mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii.

Modelowe zasady dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego

Zasady te określają metody i obowiązki w zakresie umieszczania identyfikatora systemu jednoznacznej identyfikacji pojazdów kolejowych (URVIS) na taborze kolejowym, jak przewidziano w protokole luksemburskim. Stosowanie tych zasad jest dobrowolne, chyba że

¹³ Unia ma prawo uczestniczyć w pracach Organu Nadzoru na podstawie łącznej interpretacji artykułów XII i XXII protokołu luksemburskiego oraz decyzji Rady 2014/888/UE. Zob. również poniżej w sekcji 3.2.

¹⁴ Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53.

¹⁵ Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1, ostatnio zmieniona w czerwcu 2020 r. (Dz.U. L 188 z 15.6.2020, s. 16).

wymagają tego przepisy szczegółowe; w każdym przypadku strona musi potwierdzić zgodność z tymi zasadami, jeśli chce wpisać do rejestru jakiekolwiek podlegające wpisowi zabezpieczenie lub być beneficjentem takiego zabezpieczenia wpisanego do rejestru międzynarodowego ustanowionego w protokole luksemburskim. Strona, która chce być związana tymi zasadami, będzie zobowiązana do złożenia oświadczenia¹⁶ i powiadomienia o tym Rejestratora. W modelowych zasadach przez „stronę” rozumie się każdą osobę fizyczną, firmę, spółkę, korporację, rząd, państwo lub agencję państwową lub agencję grupy państw bądź lub dowolne stowarzyszenie, trust, wspólne przedsięwzięcie, konsorcjum lub spółkę osobową, spółkę jednoosobową lub inny podmiot (niezależnie od tego, czy posiada odrębną osobowość prawną). Wspomniana kwestia – oznakowanie taboru kolejowego – jest uregulowana na poziomie unijnym przez wspomnianą powyżej decyzję Komisji 2012/757/UE, w szczególności w dodatku P do jej załącznika I (Europejski numer pojazdu i związane z nim oznaczenia literowe na pudle pojazdu; sekcja 2 „Ogólny układ oznaczenia zewnętrznego”). W związku z tym zatwierdzenie tych zasad modelowych będzie wiążące na mocy prawa międzynarodowego i będzie mogło mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Przyjęcie statutu Organu Nadzoru

W projekcie statutu Organu Nadzoru określa się takie aspekty jak jego osobowość prawną, zadania i ramy administracyjne zgodnie z wymogami konwencji kapsztadzkiej i protokołu luksemburskiego. Przyjęcie statutu jest warunkiem koniecznym do ustanowienia i funkcjonowania Organu Nadzoru. Proponuje się zatem poparcie jego przyjęcia, pod warunkiem wprowadzenia nieznacznej zmiany do art. 2 (Skład), aby wyjaśnić odniesienie do odpowiednich postanowień protokołu luksemburskiego (artykuł XII ust. 1) lit. a), b) i c)).

3.2. Przyjęcie regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru

W projekcie regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru określa się takie aspekty jak zasady odbywania posiedzeń, zasady reprezentacji, wnioski i decyzje oraz procedury głosowania. Jego przyjęcie jest wymagane na mocy art. XII ust. 4 protokołu luksemburskiego.

Art. XXII ust. 1 protokołu luksemburskiego stanowi, że: „Niniejszy Protokół może również podpisać, przyjąć, zatwierdzić lub przystąpić do niego regionalna organizacja integracji gospodarczej złożona z suwerennych państw i posiadająca kompetencje w zakresie określonych spraw uregulowanych w niniejszym Protokole. W takim przypadku regionalna organizacja integracji gospodarczej ma prawa i obowiązki Umawiającego się Państwa, o ile organizacja ta ma kompetencje w zakresie spraw uregulowanych w niniejszym Protokole (...)”. Ust. 3 tego samego artykułu stanowi, że: „Wszelkie odniesienia do »Umawiającego się Państwa« lub »Umawiających się Państw« lub »Państwa-Strony« lub »Państw-Stron« w niniejszym Protokole dotyczą również regionalnej organizacji integracji gospodarczej, w przypadkach, w których wymaga tego kontekst odniesienia”.

UE przystąpiła do protokołu luksemburskiego. Wynika to z art. XXII ust. 3 protokołu luksemburskiego, zgodnie z którym UE, jako regionalna organizacja integracji gospodarczej, jest uważana za państwo-stronę na mocy art. XII ust. 1 protokołu luksemburskiego i dlatego też jest uważana za pełnoprawnego członka Organu Nadzoru o takim samym statusie, prawach i obowiązkach jak każde inne państwo-strona protokołu luksemburskiego.

¹⁶ „Niniejszym zobowiązujemy się do przestrzegania modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego (wydanie angielskie), z ewentualnymi późniejszymi zmianami, wydanych pod auspicjami Grupy Roboczej ds. Transportu Kolejowego, od daty niniejszego oświadczenia”.

Mając to na uwadze, wydaje się, że obecne postanowienia projektu regulaminu wewnętrznego nie są w pełni zgodne z powyższymi postanowieniami protokołu luksemburskiego.

Zgodnie z art. 1 (Definicje) projektu regulaminu wewnętrznego „członkowie” oznaczają „przedstawicieli państw-stron i państw wyznaczonych, którzy wspólnie tworzą skład Organu Nadzoru; artykuł ten zawiera również odrębną definicję „organizacji regionalnej”, która oznacza „regionalną organizację integracji gospodarczej zdefiniowaną w art. XXII protokołu, która ratyfikowała zarówno konwencję, jak i protokół lub przystąpiła do obu tych instrumentów w odniesieniu do swoich kompetencji”. Biorąc pod uwagę obecne brzmienie art. 4 i 16, różnica ta mogłaby sugerować, że UE (jako regionalna organizacja integracji gospodarczej) nie byłaby pełnoprawnym członkiem Organu Nadzoru, co jest wbrew postanowieniom protokołu luksemburskiego (art. XII i XXII);

w art. 4 (Reprezentacja Członków) projektu regulaminu wewnętrznego wskazano w ust. 1, że każde państwo-strona i państwo wyznaczone będą reprezentowane i będą głosować na posiedzeniach Organu Nadzoru; ust. 2 stanowi, że: „Członek może być reprezentowany na posiedzeniu Organu Nadzoru przez innego członka. Żaden członek nie może jednak reprezentować więcej niż jednego innego członka na posiedzeniu Organu Nadzoru”; ust. 3 stanowi, że regionalna organizacja integracji gospodarczej ma (tylko) prawo do reprezentacji; mogłoby to ponownie sugerować, że UE nie byłaby uważana za członka sama w sobie, ponieważ jej prawo głosu nie jest wyraźnie przewidziane tak jak w przypadku innych państw-stron.

W art. 16 (Procedury głosowania) projektu regulaminu wewnętrznego jest mowa wyłącznie o „członkach”, którzy, zgodnie z art. 1, nie obejmują wyraźnie UE jako regionalnej organizacji integracji gospodarczej. Ponadto artykuł ten nie zawiera żadnych zasad dotyczących wykonywania praw głosu przez regionalną organizację integracji gospodarczej.

Poza wyjaśnieniami, które należy wprowadzić w projekcie regulaminu wewnętrznego w celu zapewnienia reprezentacji UE jako pełnoprawnego członka Organu Nadzoru, kwestia wykonywania praw głosu przez UE powinna być rozważana w świetle zasad obowiązujących w ramach OTIF, która jest współwnioskodawcą z UNDROIT protokołu luksemburskiego i zapewnia funkcję sekretariatu Organu Nadzoru.

Art. 38 Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) stanowi, że:

„§ 2 Regionalna organizacja może korzystać z praw przysługujących jej członkom na mocy konwencji w zakresie, w jakim obejmują one kwestie, dla których jest ona właściwa. Dotyczy to również zobowiązań nałożonych na państwa członkowskie na mocy konwencji (...)”; oraz

„§ 3 *W celu wykonywania prawa głosu (...) regionalna organizacja dysponuje liczbą głosów równą liczbie głosów jej członków, którzy są także państwami członkowskimi Organizacji. Ci ostatni mogą wykonywać swoje prawa, w szczególności prawo głosu, tylko w zakresie dozwolonym przez § 2*”.

W zastosowaniu powyższych postanowień COTIF art. 6 umowy między Unią Europejską a OTIF w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do COTIF z dnia 9 maja 1980 r.¹⁷ stanowi:

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

¹⁷ Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 8

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”.*

Decyzja Rady 2014/888/UE z dnia 4 grudnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia, w imieniu UE, protokołu luksemburskiego zawiera w załączniku deklarację dotyczącą kompetencji UE w kwestiach regulowanych protokołem luksemburskim, w odniesieniu do których państwa członkowskie *przekazały* swoje kompetencje Unii. W motywach 2, 3 i 7 wspomnianej decyzji Rady wyjaśniono, że Unia ma wyłączne kompetencje w tych dziedzinach.

W związku z tym istotne i właściwe jest, aby w przypadku decyzji Organu Nadzoru wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii wykonywanie praw głosu odbywało się zgodnie z tą samą procedurą, która ma zastosowanie w COTIF w odniesieniu do regionalnej organizacji integracji gospodarczej, tj. aby UE wykonywała prawa głosu swoich państw członkowskich w kwestiach należących do kompetencji Unii (zastępstwo), oddając tyle głosów, do ilu uprawnione są państwa członkowskie, w razie potrzeby zgodnie z wcześniej ustalonym stanowiskiem Unii.

Inny przykład takiego podejścia można znaleźć w art. 3 ust. 8 statutu Haskiej Konferencji Prawa Prywatnego Międzynarodowego¹⁸.

Proponuje się zatem zatwierdzenie projektu regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru pod warunkiem wprowadzenia zmian odzwierciedlających status Unii Europejskiej jako pełnoprawnego członka Organu Nadzoru, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami protokołu luksemburskiego, w celu zapewnienia skutecznego zagwarantowania jej prawa do reprezentacji i prawa głosu.

3.3. Umowa między Organem Nadzoru protokołu luksemburskiego a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) dotycząca funkcji Sekretariatu

Zgodnie z art. XII ust. 6 protokołu luksemburskiego OTIF ma przejąć rolę Sekretariatu Organu Nadzoru po wejściu w życie protokołu i być gospodarzem posiedzeń Organu Nadzoru w Bernie w Szwajcarii.

Planowana umowa między Organem Nadzoru a OTIF określa szczegółowe warunki wykonywania zadań Sekretariatu Organu Nadzoru. Obejmuje to między innymi wykonywanie wszelkich zwyczajowych prac związanych z takimi posiedzeniami, w tym wydawanie zawiadomień o posiedzeniach i porządków obrad, przygotowywanie i rozpowszechnianie dokumentów na potrzeby takich posiedzeń i będących ich wynikiem oraz pełnienie roli punktu kontaktowego Organu Nadzoru wobec osób trzecich. Zgodnie z umową OTIF powinna mieć prawo do reprezentacji na posiedzeniach Organu Nadzoru, bez prawa głosu, oraz do otrzymywania wynagrodzenia finansowego za wykonywanie zadań Sekretariatu Organu Nadzoru.

Zawarcie tej umowy jest konieczne do zapewnienia właściwej organizacji prac Organu Nadzoru i należytego zarządzania nimi. Proponuje się zatem poparcie zawarcia tej umowy przez Organ Nadzoru.

¹⁸

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

3.4. Przyjęcie regulaminu i procedur dotyczących międzynarodowego rejestru taboru kolejowego

Na podstawie art. 17 ust. 2 lit. d)–e) konwencji kapsztadzkiej oraz art. XIV, XV, XVI i XVII protokołu luksemburskiego Organ Nadzoru ustanawia regulamin i procedury dotyczące międzynarodowego rejestru taboru kolejowego. Dokumenty te zapewniają ramy prawne zarządzania rejestrem międzynarodowym.

W odniesieniu do związku między identyfikatorem URVIS a europejskim numerem pojazdu regulowanym na poziomie unijnym przez decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614 pkt 5.3.1 regulaminu przewiduje możliwość korzystania z *krajowego lub regionalnego numeru identyfikacyjnego* o podobnych cechach do identyfikatora URVIS oraz zasad oznaczania, które odpowiadają co najmniej minimalnym standardom określonym w modelowych zasadach. Chociaż systemy rejestracji na mocy prawa Unii i na mocy protokołu luksemburskiego dotyczą tego samego zagadnienia identyfikacji i rejestracji taboru kolejowego, mają one różne cele i założenia, mianowicie operacyjne (techniczne) w przypadku pierwszego i finansowe w przypadku drugiego. W rezultacie oba systemy mogą współistnieć, a w zależności od rozwoju rejestru międzynarodowego i jego wykorzystania oraz od rozwoju europejskiego rejestru pojazdów, który jest obecnie regulowany przez decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614, Unia Europejska powinna być w stanie dążyć do trwałej komplementarności między oboma rejestrami i systemami identyfikacji.

W związku z koniecznością przyjęcia regulaminu i procedur międzynarodowego rejestru taboru kolejowego w celu zapewnienia funkcjonowania rejestru międzynarodowego oraz ponieważ przepisy te są zgodne z odpowiednimi ramami prawnymi UE, proponuje się poparcie ich przyjęcia przez Organ Nadzoru.

3.5. Przyjęcie modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego

Jak stwierdzono w pkt 4.5 zasad modelowych, identyfikator URVIS i jego oznaczenie umieszczone na taborze kolejowym stanowią uzupełnienie istniejących systemów numeracji stosowanych zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi dopuszczenia lub eksploatacji taboru kolejowego i nie mają na niego wpływu oraz nie zastępują istniejących systemów rejestracji lub informacji stosowanych w państwach lub grupach państw do celów eksploatacji taboru kolejowego, takich jak, w przypadku Unii Europejskiej, EVR i EVN regulowanych decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614.

Dla UE konsekwencją zasad modelowych będzie współistnienie zarówno identyfikatorów, jak i oznaczeń umieszczanych na taborze kolejowym. Należy zauważyć, że nie są to jedyne oznaczenia umieszczane na pojeździe – występują również oznaczenia operacyjne, na przykład od producenta.

Aby osiągnąć zakładany cel, protokół luksemburski musi bazować na jasnym systemie identyfikacji i oznakowania opartym na normach międzynarodowych. Zasady modelowe określają rozsądne podejście, które nie koliduje z odpowiednimi ramami prawnymi Unii Europejskiej. Proponuje się zatem poparcie ich przyjęcia przez Organ Nadzoru.

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”.

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”¹⁹.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Organ Nadzoru jest organem powołanym na mocy porozumienia, mianowicie Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego (protokół luksemburski), zgodnie z jego art. XII.

Akty, które ma przyjąć Organ Nadzoru, to akty mające skutki prawne. Jak wyjaśniono w poprzednim punkcie, planowane akty będą wiążące na mocy zasad prawa międzynarodowego regulującego daną instytucję i będą mogły wpływać na treść przepisów Unii, mianowicie: dyrektywy (UE) 2016/797, decyzji Komisji 2012/757/UE oraz decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614, oraz na samo uczestnictwo Unii w funkcjonowaniu protokołu luksemburskiego, zagwarantowane decyzją Rady 2014/888/UE.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte 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.

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego dotyczą „transportu kolejowego”. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 TFUE.

4.3. Wniosek

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

¹⁹ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 12. sesji komisji przygotowawczej ds. ustanowienia międzynarodowego rejestru taboru kolejowego oraz na 1. sesji Organu Nadzoru ustanowionego na mocy art. XII protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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, w zakresie swoich kompetencji, zatwierdziła Protokół do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego („konwencja kapsztadzka”), przyjęty w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r. („protokół luksemburski”), zgodnie z decyzją Rady 2014/888/UE z dnia 4 grudnia 2014 r.²⁰, i uzyskała status regionalnej organizacji integracji gospodarczej w rozumieniu tego protokołu.
- (2) Organ Nadzoru protokołu luksemburskiego na swojej pierwszej sesji w dniu 8 marca 2024 r. ma przyjąć między innymi swój statut i regulamin wewnętrzny, umowę między Organem Nadzoru a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) dotyczącą funkcji Sekretariatu Organu Nadzoru oraz inne akty dotyczące utworzenia i funkcjonowania międzynarodowego rejestru taboru kolejowego (art. 17 ust. 2 lit. d) konwencji kapsztadzkiej), w szczególności regulamin międzynarodowego rejestru taboru kolejowego oraz modelowe zasady dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego opracowane w ramach Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.
- (3) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na pierwszej sesji Organu Nadzoru, ponieważ Unia jest umawiającą się stroną protokołu luksemburskiego, a decyzje, które mają zostać podjęte przez Organ Nadzoru, mogą prowadzić do przyjęcia aktów, które są wiążące na mocy prawa międzynarodowego i mogą mieć decydujący wpływ na udział Unii w pracach tego organu oraz na treść przepisów Unii, mianowicie: dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

²⁰ Decyzja Rady 2014/888/UE z dnia 4 grudnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia, w imieniu Unii Europejskiej, protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjętego w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r., Dz.U. L 353 z 10.12.2014, s. 9.

2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (przekształcenie)²¹, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej²², decyzji Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniającej decyzję 2007/756/WE²³ oraz decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiającej specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniającej i uchylającej decyzję Komisji 2007/756/WE²⁴.

- (4) Organ Nadzoru ma przyjąć projekt swojego statutu, w którym określone zostaną takie aspekty jak jego osobowość prawna, zadania i ramy administracyjne zgodnie z wymogami konwencji kapsztadzkiej i protokołu luksemburskiego. Przyjęcie statutu jest warunkiem koniecznym do ustanowienia i funkcjonowania Organu Nadzoru, w związku z czym należy poprzeć jego przyjęcie. Należy zaproponować nieznaczną zmianę postanowienia określającego skład Organu Nadzoru w celu wyjaśnienia odniesienia do odpowiednich postanowień protokołu luksemburskiego (art. XII ust. 1).
- (5) Organ Nadzoru ma również przyjąć projekt swojego regulaminu wewnętrznego, w którym określone zostaną takie aspekty jak zasady odbywania posiedzeń, zasady reprezentacji, wnioski i decyzje oraz procedury głosowania. Obecny projekt regulaminu wewnętrznego nie jest jednak zgodny z postanowieniami protokołu luksemburskiego, w którym uznaje się status regionalnej organizacji integracji gospodarczej za równoważny statusowi państwa-strony, ponieważ w projekcie wprowadza się nieuzasadnione rozróżnienie między, z jednej strony, państwami-stronami *per se*, uprawnionymi do reprezentacji i głosowania nad decyzjami podejmowanymi przez Organ Nadzoru, a z drugiej strony, regionalnymi organizacjami integracji gospodarczej, które nie są wyraźnie określone jako członkowie Organu Nadzoru. Dlatego konieczne jest zaproponowanie zmian do regulaminu wewnętrznego w celu zapewnienia, aby członkostwo Unii Europejskiej i jej prawo głosu w Organie Nadzoru były skutecznie zagwarantowane zgodnie z postanowieniami protokołu luksemburskiego, uwzględniając zasady dotyczące głosowania w sprawach wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii. Pozostałe postanowienia projektu regulaminu wewnętrznego należy jednak poprzeć.
- (6) Zgodnie z art. XII ust. 6 protokołu luksemburskiego OTIF ma objąć funkcję Sekretariatu Organu Nadzoru po wejściu w życie protokołu. Planowana umowa między Organem Nadzoru a OTIF określa szczegółowe warunki wykonywania zadań Sekretariatu Organu Nadzoru. Zawarcie tej umowy jest konieczne do zapewnienia należytego zarządzania pracami Organu Nadzoru, w związku z czym należy je poprzeć.
- (7) Na podstawie art. 17 konwencji kapsztadzkiej i art. XII protokołu luksemburskiego Organ Nadzoru zapewnia ustanowienie międzynarodowego rejestru taboru kolejowego. Ponadto zapewnia skuteczne funkcjonowanie elektronicznego systemu opartego na przekazywanych zawiadomieniach w celu realizacji celów protokołu luksemburskiego przez ustanowienie, przegląd i – w razie potrzeby – zmianę

²¹ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44

²² Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1

²³ Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1

²⁴ Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53

regulaminu i procedur dotyczących rejestru międzynarodowego. Na podstawie art. 17 ust. 2 lit. d)–e) konwencji kapsztadzkiej oraz art. XIV, XV, XVI i XVII protokołu luksemburskiego wspomniane powyżej regulamin i procedury ustanawia Organ Nadzoru. Są one potrzebne do zapewnienia ram prawnych funkcjonowania rejestru międzynarodowego, zwłaszcza w odniesieniu do wnoszenia o przydzielenie i przydziału identyfikatora z systemu jednoznacznej identyfikacji pojazdów kolejowych (URVIS). W ramach UE rejestracja i identyfikacja taboru kolejowego są również regulowane przez dyrektywę (UE) 2016/797 oraz decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614, które określają między innymi specyfikacje dla europejskiego numeru pojazdu (EVN) oraz dla europejskiego rejestru pojazdów (EVR). Chociaż systemy na mocy prawa Unii i na mocy protokołu luksemburskiego dotyczą tego samego zagadnienia identyfikacji i rejestracji taboru kolejowego, mają one różne cele i założenia, mianowicie operacyjne (techniczne) w przypadku pierwszego i finansowe w przypadku drugiego. W rezultacie obecnie przepisy prawa nie są ze sobą sprzeczne i oba systemy mogą współistnieć. Unia powinna zatem być w stanie dążyć do trwałej komplementarności między tymi rejestrami i systemami identyfikacji. W związku z tym, że przyjęcie tych zasad jest konieczne do zapewnienia funkcjonowania rejestru międzynarodowego, oraz ponieważ zasady te są zgodne z odpowiednim ramami prawnymi UE, należy poprzeć ich przyjęcie przez Organ Nadzoru.

- (8) Aby osiągnąć zakładany cel, protokół luksemburski musi bazować na jasnym systemie identyfikacji i oznakowania taboru kolejowego opartym na normach międzynarodowych. Planowane modelowe zasady dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego stanowią ramy do przydzielania identyfikatora URVIS i jego umieszczania na taborze kolejowym. Zgodnie z tymi zasadami modelowymi oznaczenie identyfikatorem URVIS stanowi uzupełnienie dowolnego innego istniejącego systemu oznaczania, takiego jak system UE określony w decyzji Komisji 2012/757/UE. Niniejsze zasady modelowe nie są sprzeczne z obowiązującymi ramami prawnymi Unii Europejskiej. Proponuje się zatem poparcie ich przyjęcia przez Organ Nadzoru,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na dwunastej sesji komisji przygotowawczej i na pierwszej sesji Organu Nadzoru ustanowionego na mocy Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjętego w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r., jest określone w załączniku.

Nieznaczące zmiany dotyczące stanowiska określonego w załączniku do niniejszej decyzji mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w Komitecie bez konieczności podejmowania kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*