

V Bruseli 6. februára 2024
(OR. en)

6230/24

Medziinštitucionálny spis:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	6. februára 2024
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2024) 58 final
Predmet:	Návrh – ROZHODNUTIE RADY o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať na 12. zasadnutí prípravnej komisie na zriadenie medzinárodného registra železničného vozidlového parku a na 1. zasadnutí dozorného orgánu zriadeného podľa článku XII luxemburského protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2024) 58 final.

Príloha: COM(2024) 58 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 5. 2. 2024
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať na 12. zasadnutí prípravnej komisie na zriadenie medzinárodného registra železničného vozidlového parku a na 1. zasadnutí dozorného orgánu zriadeného podľa článku XII luxemburského protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má v mene Únie zaujať na prvom zasadnutí dozorného orgánu zriadeného podľa článku 17 Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia (ďalej len „dohovor z Kapského Mesta“) a článku XII protokolu k dohovoru z Kapského Mesta týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu (ďalej len „luxemburský protokol“) v súvislosti s plánovaným prijatím:

- stanov a rokovacieho poriadku dozorného orgánu,
- dohody medzi dozorným orgánom luxemburského protokolu a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF) o funkciách sekretariátu,
- registračného poriadku a postupov medzinárodného registra železničného vozidlového parku [článok 17 ods. 2 písm. d) a e) dohovoru z Kapského Mesta],
- vzorových pravidiel trvalej identifikácie železničného vozidlového parku vypracovaných v rámci Výboru pre vnútrozemskú dopravu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN).

Prvé zasadnutie dozorného orgánu luxemburského protokolu je naplánované na 8. marca 2024 v Berne vo Švajčiarsku.

Tento návrh sa týka aj pozície, ktorá sa má v mene Únie zaujať na poslednom 12. zasadnutí prípravnej komisie na zriadenie medzinárodného registra železničného vozidlového parku (dočasný dozorný orgán), ktoré sa uskutoční 7. marca 2024 v nadväznosti na prvé zasadnutie dozorného orgánu.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Luxemburský protokol k dohovoru z Kapského Mesta

Chronológia

Protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúci sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park (ďalej len „luxemburský protokol“) bol prijatý na diplomatickej konferencii, ktorá sa konala 23. februára 2007 v Luxemburgu pod záštitou Medzinárodného ústavu pre zjednotenie súkromného práva (UNIDROIT) a Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF).

Luxemburským protokolom sa ustanovuje celosvetový právny rámec uznávania, priorít a presadzovania práv veriteľov a prenajímateľov, ktoré budú zaregistrované v medzinárodnom registri podľa článku 16 dohovoru z Kapského Mesta.

Dôležité je, že v článku XIV luxemburského protokolu sa ustanovuje zriadenie systému prideľovania identifikačných čísel registrátorom, ktoré umožňujú jedinečnú identifikáciu zložiek železničného vozňového parku.

Protokolom sa vytvára aj spoločný systém opätovného vlastníctva majetku v prípade zlyhania alebo platobnej neschopnosti dlžníka s výhradou záruk verejného záujmu. Je to užitočné v súvislosti s mobilnými zariadeniami, ktoré prekračujú hranice, keďže sa zabráni súčasnej právnej neistote, keď je jeden zákon, podľa ktorého bol majetok financovaný, napadnutý na súdoch inej jurisdikcie, v ktorej sa majetok nachádza. Znížením rizík pre poskytovateľov finančných prostriedkov na železničné zariadenia by mal luxemburský protokol prilákať viac

súkromných veriteľov, čo by viedlo k lacnejšiemu financovaniu a vytvoreniu možností pre prevádzkovateľov v súvislosti s nákladmi a typmi financovania.

Mali by sa tak podporiť aj kapitálové investície, ktoré následne podporujú výrobu železničných koľajových vozidiel a uľahčujú prenájom nových, moderných železničných koľajových vozidiel. V záveroch z 3. júna 2021¹ Rada Európskej únie uznala, „že sú potrebné veľké investície tohto odvetvia do železničných koľajových vozidiel pre medzinárodnú diaľkovú dopravu“ a že „sú naliehavo potrebné investície zo súkromného sektora“, pripomínajúc členským štátom „medzinárodné dohody a zmluvy, ktoré podporujú súkromné investície, ako je napríklad luxemburský železničný protokol k dohovoru z Kapského Mesta [o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia].“

Pristúpenie Európskej únie

Európska únia vzhľadom na svoje právomoci schválila luxemburský protokol podľa rozhodnutia Rady 2014/888/EÚ zo 4. decembra 2014 o schválení protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu, v mene Európskej únie² so štatútom organizácie regionálnej hospodárskej integrácie (podľa článku XXII luxemburského protokolu).

Príloha k tomuto rozhodnutiu Rady obsahuje vyhlásenie týkajúce sa právomoci Európskej únie v záležitostiach upravovaných luxemburským protokolom, v súvislosti s ktorými členské štáty preniesli právomoc na Úniu.

Ide o niektoré oblasti týkajúce sa súdnej právomoci a uznávania a výkonu rozsudkov v občianskych a obchodných veciach, konkurzného konania a práva uplatniteľného na zmluvné záväzky a niektorých častí *acquis* v oblasti železničnej dopravy, najmä interoperability systému železníc, prevádzkovanie Železničnej agentúry Európskej únie, systému číslovania železničných koľajových vozidiel a vozidiel registrovaných v rámci EÚ, na ktoré sa vzťahujú tieto právne predpisy Únie:

- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve³, zrušená a prepracovaná smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite systému železníc v Európskej únii⁴,
- nariadenie (ES) č. 881/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre)⁵, zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie⁶,
- rozhodnutie Komisie 2006/920/ES z 11. augusta 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému Prevádzka a riadenie dopravy transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy⁷, zrušené rozhodnutím Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy systému železníc v Európskej

¹ Rada pre dopravu, telekomunikácie a energetiku (doprava), 3. júna 2021: „Posunutie železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility“ (ST 8790/21).

² Ú. v. EÚ L 353, 10.12.2014, s. 9.

³ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁴ Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44.

⁵ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁶ Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1.

⁷ Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1.

únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES⁸, zmenené vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/1693 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii⁹,

- rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES¹⁰, zrušené vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES¹¹.

Stav ratifikácie v EÚ a podmienky nadobudnutia platnosti

K dnešnému dňu sú okrem Európskej únie jedinými členskými štátmi EÚ, ktoré sú v súčasnosti takisto zmluvnými stranami tejto dohody, Luxembursko, Švédsko a Španielsko¹².

Po ratifikácii Španielskom v januári 2023 bola splnená prvá podmienka nadobudnutia platnosti luxemburského protokolu stanovená v článku XXIII ods. 1. Druhou podmienkou je uloženie potvrdenia o úplnej funkčnosti medzinárodného registra sekretariátom dozorného orgánu u depozitára, ku ktorému by malo dôjsť na 12. zasadnutí prípravnej komisie, ktoré sa uskutoční 7. marca 2024. Prvé zasadnutie dozorného orgánu je naplánované na 8. marca 2024.

2.2. Dozorný orgán

Úlohy a funkcie

Dozorný orgán je zriadený podľa článku 17 dohovoru z Kapského Mesta a článku XII luxemburského protokolu. Jeho úlohy a funkcie, odvodené z ustanovení luxemburského protokolu a článku 17 ods. 2 dohovoru z Kapského Mesta, sú uvedené v článku 5 návrhu stanov a mali by pozostávať v podstate z dvoch skupín:

Administratívne úlohy: vymenovať registrátora, z času na čas prerokovať a meniť dohody s registrátorom a zabezpečiť nepretržitú činnosť medzinárodného registra v prípade zmeny registrátora; podpísať so sekretariátom akúkoľvek dohodu stanovujúcu podrobné podmienky vykonávania úloh sekretariátu a z času na čas takúto dohodu prerokovať a zmeniť; pravidelne podávať správy zmluvným štátom o plnení svojich záväzkov podľa dohovoru z Kapského Mesta a luxemburského protokolu; a pravidelne podávať správy a poskytovať súčinnosť ústavu UNIDROIT pri príprave správ o spôsobe, akým v praxi fungoval medzinárodný režim ustanovený v dohovore.

Prevádzkové úlohy: zaviesť, preskúmať a z času na čas zmeniť registračný poriadok medzinárodného registra; vykonávať dohľad nad registrátorom a činnosťou medzinárodného registra; poskytovať usmernenie registrátorovi na jeho žiadosť; vykonávať všetko, čo je potrebné na zabezpečenie existencie efektívneho elektronického registračného systému založeného na oznámeniach, aby sa splnili ciele dohovoru z Kapského Mesta a luxemburského protokolu.

Sekretariát

⁸ Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1.

⁹ Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 1 – 87.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30.

¹¹ Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53.

¹² Stav ratifikácií k 5. decembru 2023.

Na 7. (Bern, 23. – 24. novembra 2005) a 12. (Bern, 29. – 30. september 2015) valnom zhromaždení organizácie OTIF sa táto organizácia rozhodla prevziať úlohy sekretariátu dozorného orgánu v súlade s článkom XII ods. 6 luxemburského protokolu.

Zloženie

Členstvo v dozornom orgáne je určené v súlade s článkom XII ods. 1 luxemburského protokolu. V písmene a) sa stanovuje, že členom je každá zmluvná strana, pričom každá má možnosť vymenovať jedného zástupcu. V písmenách b) a c) sa stanovuje, že UNIDROIT a OTIF určia maximálne tri ďalšie štáty, ktorých podmienky vymenovania uplynú najneskôr dva roky po dátume nadobudnutia platnosti luxemburského protokolu.

K dnešnému dňu určila organizácia OTIF za členov dozorného úradu okrem štyroch ratifikujúcich štátov (Gabon, Luxembursko, Španielsko a Švédsko) Alžírsko, Turecko a Spojené kráľovstvo a ústav UNIDROIT určil Francúzsko a Južnú Afriku. Tretí štát, ktorý má určiť ústav UNIDROIT, ešte nie je potvrdený.

2.3. Prípravná komisia

Rezolúciou č. 1 záverečného aktu diplomatickej konferencie o prijatí luxemburského protokolu (február 2007) týkajúca sa zriadenia dozorného orgánu a medzinárodného registra železničného vozidlového parku sa prijalo rozhodnutie o zriadení prípravnej komisie do nadobudnutia platnosti luxemburského protokolu, ktorá bude konať s plnou právomocou ako dočasný dozorný orgán na zriadenie medzinárodného registra, a to po konzultácii s ústavom UNIDROIT a organizáciou OTIF. Hlavným cieľom prípravnej komisie je pripraviť registračný poriadok a postupy medzinárodného registra a pripraviť zriadenie dozorného orgánu. Prípravná komisia sa od svojho zriadenia stretla jedenásťkrát. Očakáva sa, že na svojom 12. zasadnutí naplánovanom na 7. marca 2024 prípravná komisia posúdi a schváli konečný návrh aktov, ktoré sa majú prijať na prvom zasadnutí dozorného úradu naplánovanom na 8. marca 2024. Cieľom tohto návrhu rozhodnutia Rady je preto stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene EÚ na oboch zasadnutiach v súvislosti s rozhodnutiami týkajúcimi sa prijatia pripravovaných aktov dozorného orgánu.

2.4. Pripravované akty dozorného orgánu

Očakáva sa, že dozorný orgán na svojom prvom zasadnutí 8. marca 2024 okrem iných bodov programu prijme svoje stanovky a rokovací poriadok a dohodu medzi dozorným orgánom a organizáciou OTIF o funkciách sekretariátu. Tieto nástroje, ktoré budú podľa medzinárodného práva záväzné, sa týkajú celého rozsahu činností dozorného orgánu vrátane oblastí, v ktorých má kompetencie výlučne Európska únia, a budú mať priamy vplyv na účasť Únie v tomto orgáne¹³. Ich schválenie preto bude môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov Únie.

Ďalej sa očakáva, že dozorný orgán prijme aj ďalšie akty týkajúce sa zriadenia a fungovania medzinárodného registra, ktoré môžu mať rozhodujúci vplyv na obsah právnych predpisov EÚ, a to:

Registračný poriadok a postupy medzinárodného registra železničného vozidlového parku

Účelom pripravovaných aktov je organizovať a upravovať činnosť medzinárodného registra. Uvádza sa v nich, ako je zriadený medzinárodný register ako prostriedok na správu registrácií železničných koľajových vozidiel podľa dohovoru a protokolu, a obsahujú príslušné ustanovenia na reguláciu činnosti tohto registra, najmä pokiaľ ide o žiadosť o identifikátor

¹³ Únia má právo zúčastňovať sa na práci dozorného orgánu v súlade s kombinovaným znením článkov XII a XXII luxemburského protokolu a rozhodnutia Rady 2014/888/EÚ. Pozri aj oddiel 3.2 ďalej.

systému jedinečnej identifikácie železničných vozidiel (URVIS) a jeho pridelenie, riadenie prístupu, požiadavky na informácie, vyhľadávania a iné požiadavky týkajúce sa registrátora, ako sú sťažnosti alebo zodpovednosť a poistenie. Registračný poriadok a postupy má vydať dozorný orgán podľa článku 17 ods. 2 písm. d) a e) dohovoru z Kapského Mesta a v súlade s článkami XIV, XV, XVI a XVII luxemburského protokolu. Tento predmet – registrácia železničného vozidlového parku a poskytovanie údajov medzi členskými štátmi EÚ a medzinárodným registrom – sa na úrovni EÚ upravuje: 1. vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 (o interoperabilite železničného systému) a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES¹⁴, a 2. rozhodnutím Komisie 2012/757/EÚ o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES¹⁵. Vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2018/1614 sa stanovujú spoločné špecifikácie pre vnútroštátne registre vozidiel členských štátov, ako aj špecifikácie pre európsky register vozidiel, ktorý na centrálnej úrovni spravuje Železničná agentúra Európskej únie „ERA“. V tomto rozhodnutí sa ustanovuje aj vytvorenie európskeho čísla vozidla, ktoré je povinné. Formát európskeho čísla vozidla je predpísaný v dodatku 6 prílohy II k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie (EÚ) 2018/1614: „V tomto dodatku sa opisuje európske číslo vozidla a súvisiace označenie viditeľne pripevnené na vozidle na jeho jednoznačnú a trvalú identifikáciu počas prevádzky.“ V rozhodnutí Komisie 2012/757/EÚ sa takisto odkazuje na európske číslo vozidla ako na jednu z prevádzkových požiadaviek subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii (oddiel 4.2.2.3 prílohy I: „Každé vozidlo musí mať európske číslo vozidla, ktoré ho umožňuje jednoznačne odlíšiť od akéhokoľvek iného železničného vozidla.“) Schválenie registračného poriadku a postupov medzinárodného registra zriadeného podľa luxemburského protokolu bude preto záväzné podľa medzinárodného práva a bude môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ.

Vzorové pravidlá trvalej identifikácie železničného vozidlového parku

Týmto pravidlami sa stanovujú spôsoby pripevňovania identifikátora systému jedinečnej identifikácie železničných vozidiel (URVIS) na železničný vozidlový park a zodpovednosti za toto pripevňovanie, ako sa predpokladá v luxemburskom protokole. Tieto pravidlá sú dobrovoľné okrem prípadov, keď to vyžadujú osobitné zákony; strana musí v každom prípade potvrdiť súlad s týmito pravidlami, ak chce zaregistrovať akýkoľvek registrovateľný podiel zavedený v medzinárodnom registri luxemburského protokolu alebo byť príjemcom takéhoto podielu. Strana, ktorá chce byť viazaná týmito pravidlami, bude musieť vydať vyhlásenie¹⁶ a informovať o tom registrátora. V zmysle vzorových pravidiel je „strana“ akýkoľvek jednotlivец, firma, spoločnosť, korporácia, vláda, štát alebo agentúra štátu alebo agentúra skupiny štátov, alebo akékoľvek združenie, trust, spoločný podnik, konzorcium alebo partnerstvo alebo vlastníctvo alebo iný subjekt (bez ohľadu na to, či má alebo nemá samostatnú právnu subjektivitu). Tento predmet – označovanie železničného vozidlového parku – sa na úrovni EÚ upravuje uvedeným rozhodnutím Komisie 2012/757/EÚ, najmä v dodatku P prílohy I (Európske číslo vozidla a súvisiace abecedné označenie na skrini vozidla; oddiel 2 „Všeobecné opatrenia pre vonkajšie označenie“). Schválenie týchto

¹⁴ Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53 – 91.

¹⁵ Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1 – 76, naposledy zmenené v júni 2020 (Ú. v. EÚ L 188, 15.6.2020, s. 16 – 17).

¹⁶ „Týmto sa zaväzujeme, že budeme viazaní vzorovými pravidlami o trvalej identifikácii železničného vozidlového parku (anglické vydanie) v platnom znení, vydanými pod záštitou pracovnej skupiny pre železničnú dopravu ku dňu vydania tohto vyhlásenia.“

vzorových pravidiel bude preto záväzné podľa medzinárodného práva a bude môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Prijatie stanov dozorného orgánu

V návrhu stanov dozorného orgánu sú vymedzené aspekty, ako je jeho právna subjektivita, úlohy a administratívny rámec v súlade s dohovorom z Kapského Mesta a luxemburským protokolom. Prijatie stanov je nevyhnutnou podmienkou na zriadenie a fungovanie dozorného orgánu. Preto sa navrhuje podporiť ich prijatie s výhradou menšej zmeny článku 2 (Zloženie), aby sa objasnil krížový odkaz na príslušné ustanovenia luxemburského protokolu [článok XII ods. 1 písm. a), b) a c)].

3.2. Prijatie rokovacieho poriadku dozorného orgánu

V návrhu rokovacieho poriadku dozorného orgánu sú vymedzené aspekty, ako sú pravidlá zasadnutí, pravidlá zastupovania, návrhy a rozhodnutia a postupy hlasovania. Jeho prijatie sa vyžaduje podľa článku XII ods. 4 luxemburského protokolu.

V článku XXII ods. 1 luxemburského protokolu sa stanovuje, že: „Organizácia regionálnej hospodárskej integrácie, ktorú tvoria suverénne štáty a ktorá má právomoc nad určitými záležitosťami upravovanými týmto protokolom, takisto môže podpísať, prijať alebo schváliť tento protokol alebo k nemu pristúpiť. Organizácia regionálnej hospodárskej integrácie má v takom prípade práva a povinnosti zmluvného štátu v takom rozsahu, v akom záležitosti upravované týmto protokolom patria do jej právomoci (...)“. V ods. 3 tohto článku sa stanovuje, že: „Ak si to vyžadujú súvislosti, akýkoľvek odkaz na ‚zmluvný štát‘ alebo na ‚zmluvné štáty‘ alebo na ‚štát, ktorý je zmluvnou stranou‘ alebo na ‚štáty, ktoré sú zmluvnými stranami‘ v tomto protokole sa rovnako uplatňuje na organizáciu regionálnej hospodárskej integrácie“.

EÚ pristúpila k luxemburskému protokol. Z toho podľa článku XXII ods. 3 luxemburského protokolu vyplýva, že EÚ ako organizácia regionálnej hospodárskej integrácie sa má považovať za štát, ktorý je zmluvnou stranou, podľa článku XII ods. 1 luxemburského protokolu, a preto sa považuje za plnohodnotného člena dozorného orgánu s rovnakým postavením, právami a povinnosťami ako ktorýkoľvek iný štát, ktorý je zmluvnou stranou luxemburského protokolu.

Vzhľadom na to sa súčasné ustanovenia návrhu rokovacieho poriadku nezdajú úplne v súlade s uvedenými ustanoveniami luxemburského protokolu:

V článku 1 (Vymedzenie pojmov) návrhu rokovacieho poriadku sa stanovuje, že „členovia“ sú „zástupcovia štátov, ktoré sú zmluvnými stranami a určených štátov, ktorí spoločne tvoria členstvo v dozornom orgáne“; stanovuje sa aj samostatné vymedzenie pojmu „regionálna organizácia“, čo je „organizácia regionálnej hospodárskej integrácie v súlade s vymedzením v článku XXII protokolu, ktorá ratifikovala dohovor aj protokol alebo k nim pristúpila, pokiaľ ide o jej právomoci“. Pri zohľadnení súčasného znenia článkov 4 a 16 by toto rozlíšenie mohlo naznačovať, že EÚ (ako organizácia regionálnej hospodárskej integrácie) by nebola plnohodnotným členom dozorného orgánu v rozpore s ustanoveniami luxemburského protokolu (článok XII a XXII).

V článku 4 (Zastupovanie členov) návrhu rokovacieho poriadku sa v odseku 1 uvádza, že každý štát, ktorý je zmluvnou stranou, a určený štát budú zastúpené a budú hlasovať na zasadnutiach dozorného orgánu; v odseku 2 sa uvádza, že: „Člen môže byť na zasadnutí

dozorného orgánu zastúpený iným členom. Žiadny člen však nemôže na zasadnutí dozorného orgánu zastupovať viac ako jedného ďalšieho člena“; v odseku 3 sa stanovuje, že organizácia regionálnej hospodárskej integrácie má (len) právo byť zastúpená; to by mohlo opäť naznačovať, že EÚ by sa sama o sebe nepovažovala za člena, keďže jej hlasovacie právo nie je výslovne ustanovené ako v prípade iných štátov, ktoré sú zmluvnými stranami.

V článku 16 (Postupy hlasovania) návrhu rokovacieho poriadku sa odvoláva len na „člnov“, ktorí podľa článku 1 výslovne nezahŕňajú EÚ ako organizáciu regionálnej hospodárskej integrácie. Neobsahuje ani žiadne pravidlá o uplatňovaní hlasovacích práv zo strany organizácie regionálnej hospodárskej integrácie.

Okrem objasnení, ktoré je potrebné zaviesť do návrhu rokovacieho poriadku, aby sa zabezpečilo zastúpenie EÚ ako plnohodnotného člena dozorného orgánu, by sa otázka uplatňovania hlasovacích práv EÚ mala posudzovať v kontexte pravidiel platných v rámci organizácie OTIF, ktorá je spolupredkladateľom luxemburského protokolu s ústavom UNDROIT a ktorá zabezpečuje funkciu sekretariátu dozorného orgánu.

V článku 38 Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) sa uvádza, že:

„§2 Regionálna organizácia môže uplatňovať práva, ktoré prináležia jej členom na základe dohovoru, a to v rozsahu, v akom sa týkajú záležitostí v oblasti jej právomoci. To platí aj pre povinnosti uložené členským štátom podľa dohovoru (...).“; a

„§3 Na účely uplatňovania hlasovacieho práva (...) má regionálna organizácia rovnaký počet hlasov ako jej členovia, ktorí sú zároveň členskými štátmi organizácie. Členské štáty môžu svoje práva, najmä hlasovacie právo, uplatňovať len v rozsahu, ktorý umožňuje §2“.

Pri uplatnení uvedených ustanovení dohovoru COTIF sa v článku 6 dohody medzi Európskou úniou a organizáciou OTIF o prístupení Európskej únie k dohovoru COTIF z 9. mája 1980¹⁷ uvádza:

„1. Pri rozhodovaní o otázkach, v ktorých má Únia výlučnú právomoc, uplatní Únia hlasovacie práva svojich členských štátov podľa dohovoru.

2. Pri rozhodovaní o otázkach, v ktorých má Únia spoločnú právomoc so svojimi členskými štátmi, hlasuje buď Únia, alebo jej členské štáty.

3. S výhradou článku 26 ods. 7 dohovoru má Únia počet hlasov rovnajúci sa počtu hlasov jej členských štátov, ktoré sú aj zmluvnými stranami dohovoru. Ak hlasuje Únia, jej členské štáty nehlasujú.“

Rozhodnutie Rady 2014/888/EÚ zo 4. decembra 2014 o schválení luxemburského protokolu v mene EÚ obsahuje v prílohe vyhlásenie týkajúce sa právomoci EÚ v záležitostiach upravovaných luxemburským protokolom, v súvislosti s ktorým členské štáty *preniesli* právomoc na Úniu. V odôvodneniach 2, 3 a 7 uvedeného rozhodnutia Rady sa objasňuje, že Únia má v týchto oblastiach výlučnú právomoc.

Je preto relevantné a vhodné, aby sa v prípade rozhodnutí dozorného orgánu, ktoré patria do výlučnej právomoci Únie, pri uplatňovaní hlasovacích práv riadilo rovnakým postupom, aký sa uplatňuje v dohovore COTIF, pokiaľ ide o organizáciu regionálnej hospodárskej integrácie, t. j. EÚ uplatňuje hlasovacie právo svojich členských štátov v záležitostiach právomoci Únie (náhrada) odovzdaním takého počtu hlasov, na aký majú členské štáty nárok, v prípade potreby v súlade s vopred stanovenou pozíciou Únie.

¹⁷ Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 8.

Ďalší príklad takéhoto prístupu možno nájsť v článku 3 ods. 8 Štatútu Haagskej konferencie medzinárodného práva súkromného¹⁸.

Navrhuje sa preto schváliť návrh rokovacieho poriadku dozorného orgánu s výhradou zavedenia zmien odrážajúcich postavenie Európskej únie ako plnohodnotného člena dozorného orgánu v súlade s príslušnými ustanoveniami luxemburského protokolu, aby sa účinne zabezpečili jej práva na zastúpenie a hlasovacie práva.

3.3. Dohoda medzi dozorným orgánom luxemburského protokolu a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF) o funkciách sekretariátu

V súlade s článkom XII ods. 6 luxemburského protokolu je úlohou organizácie OTIF prevziať úlohu sekretariátu dozorného orgánu po nadobudnutí platnosti protokolu a organizovať zasadnutia dozorného orgánu v Berne vo Švajčiarsku.

V pripravovanej dohode medzi dozorným orgánom a organizáciou OTIF sa stanovujú podrobné podmienky výkonu úloh sekretariátu dozorného orgánu. To okrem iného zahŕňa vykonávanie akejkoľvek bežnej práce spojenej s takýmito zasadnutiami vrátane vydávania oznámení o zasadnutiach, programov, prípravy a šírenia dokumentov pre takéto zasadnutia a dokumentov vyplývajúcich z takýchto zasadnutí a úlohu slúžiť ako kontaktné miesto dozorného orgánu voči tretím stranám. Podľa dohody by mala mať organizácia OTIF právo byť zastúpená na zasadnutiach dozorného orgánu bez hlasovacieho práva a byť finančne odmeňovaná za plnenie úloh sekretariátu dozorného orgánu.

Prijatie tejto dohody je nevyhnutné na zabezpečenie dobrej organizácie a správy práce dozorného orgánu. Preto sa navrhuje podporiť jej prijatie dozorným orgánom.

3.4. Prijatie registračného poriadku a postupov medzinárodného registra železničného vozidlového parku

Registračný poriadok a postupy medzinárodného registra železničného vozidlového parku má vydať dozorný orgán podľa článku 17 ods. 2 písm. d) a e) dohovoru z Kapského Mesta a v súlade s článkami XIV, XV, XVI a XVII luxemburského protokolu. Poskytujú právny rámec správy medzinárodného registra.

Pokiaľ ide o vzťah medzi identifikátorom systému URVIS a európskym číslom vozidla upraveným na úrovni EÚ vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614, v bode 5.3.1 registračného poriadku sa ustanovuje možnosť používať *národné alebo regionálne identifikačné číslo* s podobnými vlastnosťami ako identifikátor systému URVIS a pravidlá označovania, ktoré zodpovedajú aspoň minimálnym štandardom stanoveným vo vzorových pravidlách. Hoci sa v registračných systémoch podľa práva EÚ a podľa luxemburského protokolu rieši rovnaká aktuálna otázka identifikácie a registrácie železničného vozidlového parku, majú odlišné ciele a účely, konkrétne prevádzkové (technické) v prípade práva EÚ a finančné v prípade luxemburského protokolu. V dôsledku toho môžu tieto dva systémy koexistovať a v závislosti od vývoja tohto medzinárodného registra a jeho používania a od vývoja európskeho registra vozidiel, ktorý sa v súčasnosti upravuje vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614, Únia by mala byť schopná presadzovať trvalú komplementárnosť medzi obidvomi registračnými a identifikačnými systémami.

Keďže prijatie registračného poriadku a postupov medzinárodného registra železničného vozidlového parku je nevyhnutné na zabezpečenie činnosti medzinárodného registra a keďže tieto ustanovenia sú zlučiteľné s príslušným právnym rámcom EÚ, navrhuje sa podporiť ich prijatie dozorným orgánom.

¹⁸

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

3.5. Prijatie vzorových pravidiel trvalej identifikácie železničného vozidlového parku

Ako je uvedené v bode 4.5 vzorových pravidiel, identifikátor systému URVIS a jeho označenie na železničnom vozidlovom parku dopĺňajú existujúce systémy číslovania uplatňované v súlade s platnými právnymi predpismi o prijímaní alebo prevádzkovaní železničného vozidlového parku a nemajú na tieto systémy vplyv, ani nenahrádzajú existujúce registračné a informačné systémy používané v štátoch alebo skupinách štátov na prevádzku železničného vozidlového parku, ako je napríklad európsky register vozidiel a európske číslo vozidla v prípade Európskej únie upravované vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614.

Pre EÚ bude dôsledkom vzorových pravidiel koexistencia identifikátorov aj označení umiestnených na železničných koľajových vozidlách. Je potrebné poznamenať, že nejde o jediné označenia na vozidle, ktoré zahŕňa ďalšie prevádzkové označenia, napr. od výrobcu.

Na dosiahnutie cieľa luxemburského protokolu sa musí opierať o jasný systém identifikácie a označovania založený na medzinárodných normách. Tieto vzorové pravidlá poskytujú primeraný prístup, ktorý nie je v rozpore s príslušným právnym rámcom Európskej únie. Preto sa navrhuje podporiť ich prijatie dozorným orgánom.

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú *„pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody“*.

Pojem *„akty s právnymi účinkami“* zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale *„môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom Únie“*¹⁹.

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Dozorný orgán je orgán zriadený dohodou, konkrétne protokolom k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park (luxemburský protokol), v súlade s jeho článkom XII.

Akty, ktoré má dozorný orgán prijať, predstavujú akt s právnymi účinkami. Ako je vysvetlené v predchádzajúcom oddiele, pripravované akty budú záväzné podľa pravidiel medzinárodného práva, ktorými sa riadi príslušný orgán, a budú môcť ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ, a to: smernicu (EÚ) 2016/797, rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ a vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614; a samotnú účasť Únie na fungovaní luxemburského protokolu, ktorá je udelená rozhodnutím Rady 2014/888/EÚ.

Pripravované akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

¹⁹ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

4.2. Hmotnoprávny základ

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa prijíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno označiť za hlavný cieľ alebo hlavnú zložku, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka sú len vedľajšie, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu sa týka železničnej dopravy. Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 91 ZFEÚ.

4.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 91 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať na 12. zasadnutí prípravnej komisie na zriadenie medzinárodného registra železničného vozidlového parku a na 1. zasadnutí dozorného orgánu zriadeného podľa článku XII luxemburského protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park

(Text s významom pre EHP)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 v spojení s jej článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Únia v súvislosti so svojimi právomocami schválila protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park (ďalej len „dohovor z Kapského Mesta“), prijatý 23. februára 2007 v Luxemburgu (ďalej len „luxemburský protokol“), podľa rozhodnutia Rady 2014/888/EÚ zo 4. decembra 2014²⁰, a podľa uvedeného protokolu získala postavenie organizácie regionálnej hospodárskej integrácie.
- (2) Očakáva sa, že dozorný orgán luxemburského protokolu počas svojho prvého zasadnutia 8. marca 2024 okrem iných bodov programu prijme aj svoje stanovy a rokovací poriadok, dohodu medzi dozorným orgánom a Medzivládnu organizáciu pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF) o funkciách sekretariátu dozorného orgánu a iné akty týkajúce sa zriadenia a fungovania medzinárodného registra železničného vozidlového parku [článok 17 ods. 2 písm. d) dohovoru z Kapského Mesta], najmä registračný poriadok medzinárodného registra železničného vozidlového parku a vzorové pravidlá trvalej identifikácie železničného vozidlového parku vypracované v rámci Výboru pre vnútrozemskú dopravu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov.
- (3) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na prvom zasadnutí dozorného orgánu, keďže Únia je zmluvnou stranou luxemburského protokolu a rozhodnutia, ktoré má dozorný orgán prijať, môžu viesť k prijatiu aktov, ktoré sú záväzné podľa medzinárodného práva a môžu mať rozhodujúci vplyv na účasť Únie v tomto orgáne a obsah právnych predpisov EÚ, konkrétne: smernica Európskeho

²⁰ Rozhodnutie Rady 2014/888/EÚ zo 4. decembra 2014 o schválení protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu, v mene Európskej únie (Ú. v. EÚ L 353, 10.12.2014, s. 9).

parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie)²¹, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie²², rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES²³, a vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES²⁴.

- (4) Očakáva sa, že dozorný orgán prijme návrh svojich stanov, v ktorom sú vymedzené aspekty, ako je jeho právna subjektivita, úlohy a administratívny rámec v súlade s dohovorom z Kapského Mesta a luxemburským protokolom. Prijatie stanov je nevyhnutnou podmienkou na zriadenie a fungovanie dozorného orgánu, a preto by sa malo podporiť. Mala by sa navrhnuť menšia zmena ustanovenia, v ktorom sa vymedzuje zloženie dozorného orgánu, aby sa objasnil krížový odkaz na príslušné ustanovenia luxemburského protokolu (článok XII ods. 1).
- (5) Takisto sa očakáva, že dozorný orgán prijme návrh svojho rokovacieho poriadku, v ktorom sa vymedzujú aspekty, ako sú pravidlá zasadnutí, pravidlá zastupovania, návrhy a rozhodnutia a postupy hlasovania. Súčasný návrh rokovacieho poriadku však nie je v súlade s ustanoveniami luxemburského protokolu, ktorými sa uznáva postavenie organizácií regionálnej hospodárskej integrácie za rovnocenné s postavením štátu, ktorý je zmluvnou stranou, keďže zavádza neopodstatnené rozdiely medzi samotnými štátmi, ktoré sú zmluvnými stranami oprávnenými byť zastúpené a hlasovať o rozhodnutiach, ktoré má prijať dozorný orgán, na jednej strane a organizáciami regionálnej hospodárskej integrácie, ktoré nie sú výslovne označované ako členovia dozorného orgánu, na strane druhej. Preto je potrebné navrhnuť zmeny rokovacieho poriadku, aby sa zabezpečilo, že členstvo a hlasovacie práva Európskej únie v dozornom orgáne budú účinne zabezpečené v súlade s ustanoveniami luxemburského protokolu vrátane pravidiel o hlasovaní o záležitostiach, ktoré patria do pôsobnosti výlučnej právomoci Únie. Zvyšné ustanovenia návrhu rokovacieho poriadku by sa však mali podporiť.
- (6) V súlade s článkom XII ods. 6 luxemburského protokolu je úlohou organizácie OTIF prevziať úlohu sekretariátu dozorného orgánu po nadobudnutí platnosti protokolu. V pripravovanej dohode medzi dozorným orgánom a organizáciou OTIF sa stanovujú podrobné podmienky výkonu úloh sekretariátu dozorného orgánu. Prijatie tejto dohody je nevyhnutné na zabezpečenie dobrej správy práce dozorného orgánu, a preto by sa malo podporiť.
- (7) V súlade s článkom 17 dohovoru z Kapského Mesta a článkom XII luxemburského protokolu dozorný orgán zabezpečí zriadenie medzinárodného registra železničného vozidlového parku. Zabezpečí aj existenciu efektívneho elektronického systému založeného na oznámeniach na plnenie cieľov luxemburského protokolu prostredníctvom zavedenia, preskúmania a prípadných zmien registračného poriadku a postupov medzinárodného registra. Registračný poriadok a postupy má vydať

²¹ Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44.

²² Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1.

²³ Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1.

²⁴ Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53.

dozorný orgán podľa článku 17 ods. 2 písm. d) a e) dohovoru z Kapského Mesta a v súlade s článkami XIV, XV, XVI a XVII luxemburského protokolu. Sú potrebné na poskytnutie právneho rámca fungovania medzinárodného registra, najmä pokiaľ ide o žiadosť o identifikátor systému jedinečnej identifikácie železničných vozidiel (URVIS) a jeho pridelenie. V rámci EÚ je registrácia a identifikácia železničného vozidlového parku upravená aj smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614, ktoré okrem iného poskytujú špecifikácie pre európske číslo vozidla a európsky register vozidiel. Hoci sa v systémoch podľa práva EÚ a podľa luxemburského protokolu rieši rovnaká aktuálna otázka identifikácie a registrácie železničného vozidlového parku, majú odlišné ciele a účely, konkrétne prevádzkové (technické) v prípade práva EÚ a finančné v prípade luxemburského protokolu. V dôsledku toho v súčasnosti právne ustanovenia nie sú vo vzájomnom rozpore a tieto dva systémy môžu koexistovať. Únia by preto mala byť schopná presadzovať trvalú komplementárnosť medzi týmito registračnými a identifikačnými systémami. Keďže prijatie týchto pravidiel je nevyhnutné na zabezpečenie činnosti medzinárodného registra a keďže tieto pravidlá sú zlučiteľné a v súlade s právnym rámcom EÚ, malo by sa podporiť ich prijatie dozorným orgánom.

- (8) Na dosiahnutie cieľa luxemburského protokolu sa musí opierať o jasný systém identifikácie a označovania železničného vozidlového parku založený na medzinárodných normách. Pripravované vzorové pravidlá trvalej identifikácie železničného vozidlového parku poskytujú rámec pridelenia identifikátora systému URVIS a jeho označenia na železničnom vozidlovom parku. Podľa týchto vzorových pravidiel označovanie identifikátorom systému URVIS dopĺňa akýkoľvek iný existujúci systém označovania, ako je systém EÚ stanovený v rozhodnutí Komisie 2012/757/EÚ. Tieto vzorové pravidlá nie sú v rozpore so súčasným príslušným právnym rámcom Európskej únie. Preto sa navrhuje podporiť ich prijatie dozorným orgánom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie na dvanástom zasadnutí prípravnej komisie a na prvom zasadnutí dozorného orgánu protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozidlový park, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu, je uvedená v prílohe.

Menšie zmeny pozícií vyjadrených v prílohe k tomuto rozhodnutiu môžu zástupcovia Únie vo výbore schváliť bez ďalšieho rozhodnutia Rady.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Komisii.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedníčka*