

Bruselj, 6. februar 2024
(OR. en)

6230/24

Medinstitucionalna zadeva:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	6. februar 2024
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2024) 58 final
Zadeva:	Predlog - SKLEP SVETA o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 12. zasedanju pripravljalne komisije za vzpostavitev mednarodnega registra železniških voznih sredstev in na prvem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom XII Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2024) 58 final.

Priloga: COM(2024) 58 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 5.2.2024
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 12. zasedanju pripravljalne komisije za vzpostavitev mednarodnega registra železniških voznih sredstev in na prvem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom XII Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na prvem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom 17 Konvencije o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Cape Towna) in členom XII Protokola h Konvenciji iz Cape Towna v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luksemburgu 23. februarja 2007 (v nadaljnjem besedilu: Luksemburški protokol), v zvezi s predvidenim sprejetjem:

- statuta in poslovnika nadzornega organa,
- sporazuma med nadzornim organom iz Luksemburškega protokola in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet (OTIF) glede funkcij sekretariata,
- predpisov in postopkov mednarodnega registra železniških voznih sredstev (člen 17(2), pododstavka (d) in (e), Konvencije iz Cape Towna),
- vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev, oblikovanih v okviru Odbora za notranji promet Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE).

Prvo zasedanje nadzornega organa iz Luksemburškega protokola bo predvidoma potekalo 8. marca 2024 v Bernu v Švici.

Ta predlog se nanaša tudi na stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na 12. zasedanju pripravljalne komisije za vzpostavitev mednarodnega registra železniških voznih sredstev (začasni nadzorni organ), ki se bo 7. marca 2024 sestala na zadnjem zasedanju, ki bo potekalo neposredno pred prvim zasedanjem nadzornega organa.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Luksemburški protokol h Konvenciji iz Cape Towna

Ozadje

Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (v nadaljnjem besedilu: Luksemburški protokol), je bil sprejet na diplomatski konferenci, ki je potekala 23. februarja 2007 v Luksemburgu pod okriljem Mednarodnega inštituta za unifikacijo zasebnega prava (UNIDROIT) in Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF).

Z Luksemburškim protokolom je vzpostavljen svetovni pravni okvir za priznavanje, prednostne razvrstitve in izvrševanje pravic upnikov in zakupodajalcev, ki bodo v skladu s členom 16 Konvencije iz Cape Towna vpisane v mednarodni register.

Pomembno je, da člen XIV Luksemburškega protokola določa vzpostavitev sistema za dodeljevanje identifikacijskih števil, ki jih dodeljuje registrar in ki omogočajo nedvoumno identifikacijo posameznih železniških voznih sredstev.

S Protokolom je vzpostavljen tudi skupni sistem za prevzem posesti sredstva v primeru neizpolnjevanja obveznosti ali plačilne nesposobnosti dolžnika, pri čemer veljajo ukrepi za zaščito javnega interesa. To je koristno v zvezi s premično opremo, ki prečka meje, in preprečuje pravno negotovost, kadar se pravo, na podlagi katerega je bilo financirano sredstvo, izpodbija pred sodišči druge jurisdikcije, v kateri se sredstvo nahaja. Z zmanjšanjem tveganj za financiranje železniške opreme bi moral Luksemburški protokol pritegniti več

zasebnih posojilodajalcev, kar bi privedlo do cenejšega financiranja in ustvarilo možnosti za gospodarske subjekte v zvezi s stroški in vrstami financiranja.

Prav tako bi moral spodbujati kapitalske naložbe, ki spodbujajo proizvodnjo železniških voznih sredstev in olajšujejo zakup novih, sodobnih železniških voznih sredstev. Svet Evropske unije je v sklepih z dne 3. junija 2021¹ priznal, „da mora sektor še veliko vložiti v vozni park za mednarodni promet na dolge razdalje“ in „da so naložbe zasebnega sektorja nujno potrebne“, hkrati pa „države članice opozarja na obstoj mednarodnih sporazumov in pogodb, ki spodbujajo zasebne naložbe, kot je luksemburški železniški protokol h Konvenciji iz Cape Towna [o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi]“.

Pristop Evropske unije

Evropska unija je v skladu s svojimi pristojnostmi odobrila Luksemburški protokol na podlagi Sklepa Sveta 2014/888/EU z dne 4. decembra 2014 o odobritvi, v imenu Evropske unije, Protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luksemburgu 23. februarja 2007², s statusom regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje (v skladu s členom XXII Luksemburškega protokola).

Priloga k temu sklepu Sveta vsebuje izjavo o pristojnosti Evropske unije za zadeve, ki jih ureja Luksemburški protokol, v zvezi s katerim so države članice pristojnost prenesle na Unijo.

To se nanaša na nekatera področja, povezana s pristojnostjo ter priznavanjem in izvrševanjem sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah, postopki v primeru insolventnosti in pravom, ki se uporablja za pogodbeno obligacijska razmerja, ter na nekatera področja pravnega reda na področju železniškega prometa, zlasti na interoperabilnost železniškega sistema, delovanje Agencije Evropske unije za železnice, sistem številčenja železniških voznih sredstev in registracijo vozil v EU, ki jih zajema naslednja zakonodaja Unije:

- Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti³, razveljavljena in prenovljena z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji⁴,
- Uredba (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o Agenciji)⁵, razveljavljena z Uredbo (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice⁶,
- Odločba Komisije 2006/920/ES z dne 11. avgusta 2006 o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti⁷, razveljavljena s Sklepom Komisije 2012/757/EU z dne 14. novembra 2012 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji, in o spremembi Odločbe 2007/756/ES⁸, kot je

¹ Svet za promet, telekomunikacije in energijo (promet), 3. junij 2021: Železnica kot gonilo pametne in trajnostne mobilnosti (ST 8790/21).

² UL L 353, 10.12.2014, str. 9.

³ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

⁴ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.

⁵ UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

⁶ UL L 138, 26.5.2016, str. 1.

⁷ UL L 359, 18.12.2006, str. 1.

⁸ UL L 345, 15.12.2012, str. 1.

bil spremenjen z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/1693 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji⁹;

- Odločba Komisije 2007/756/ES z dne 9. novembra 2007 o sprejetju skupne specifikacije nacionalnega registra vozil v skladu s členom 14(4) in (5) direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES¹⁰, razveljavljena z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES¹¹.

Stanje ratifikacij v EU in pogoji za začetek veljavnosti

Luksemburg, Švedska in Španija so poleg Evropske unije edine države članice EU, ki so trenutno pogodbenice tega sporazuma¹².

Po ratifikaciji s strani Španije januarja 2023 je bil izpolnjen prvi predpogoj za začetek veljavnosti Luksemburškega protokola iz člena XXIII(1). Drugi predpogoj je, da sekretariat nadzornega organa pri depozitarju shrani potrdilo o polnem delovanju mednarodnega registra, kar bi se moralo zgoditi na 12. zasedanju pripravljalne komisije, ki bo potekalo 7. marca 2024. Prvo zasedanje nadzornega organa bo predvidoma potekalo 8. marca 2024.

2.2. Nadzorni organ

Naloge in funkcije

Nadzorni organ je ustanovljen v skladu s členom 17 Konvencije iz Cape Towna in členom XII Luksemburškega protokola. Njegove naloge in funkcije, ki izhajajo iz določb Luksemburškega protokola in člena 17(2) Konvencije iz Cape Towna, so navedene v členu 5 osnutka statuta in bi morale v glavnem obsegati dve skupini:

upravne naloge: imenovati registrarja, se občasno pogajati in spremeniti sporazume z registrarjem ter zagotavljati neprekinjeno delovanje mednarodnega registra v primeru zamenjave registrarja; s sekretariatom podpisati kakršen koli sporazum, ki določa podrobne pogoje za izvajanje nalog sekretariata, ter se občasno pogajati o takem sporazumu in ga spremeniti; redno poročati državam pogodbenicam o izvajanju svojih nalog na podlagi Konvencije iz Cape Towna in Luksemburškega protokola; ter redno poročati inštitutu UNIDROIT in mu pomagati pri pripravi poročil o tem, kako se mednarodni sistem, določen v Konvenciji, izvaja v praksi;

operativne naloge: določiti, pregledovati in občasno spremeniti predpise za mednarodni register; nadzorovati registrarja in delovanje mednarodnega registra; registrarju na njegovo prošnjo zagotoviti smernice; storiti vse potrebno za zagotovitev uporabe učinkovitega sistema elektronske registracije sporočil za uresničevanje ciljev Konvencije iz Cape Towna in Luksemburškega protokola.

Sekretariat

Organizacija OTIF se je na svoji sedmi (Bern, 23. in 24. november 2005) in 12. generalni skupščini (Bern, 29. in 30. september 2015) odločila, da bo prevzela naloge sekretariata nadzornega organa v skladu s členom XII(6) Luksemburškega protokola.

Sestava

⁹ UL L 222, 8.9.2023, str. 1.

¹⁰ UL L 305, 23.11.2007, str. 30.

¹¹ UL L 268, 26.10.2018, str. 53.

¹² Stanje ratifikacij 5. decembra 2023.

Članstvo v nadzornem organu se določi v skladu s členom XII(1) Luksemburškega protokola. V pododstavku (a) je določeno, da je vsaka država podpisnica članica, ki lahko imenuje po enega predstavnika. V pododstavkih (b) in (c) je določeno, da inštitut UNIDROIT oziroma organizacija OTIF določi največ tri druge države, katerih mandat poteče najpozneje dve leti po datumu začetka veljavnosti Luksemburškega protokola.

Organizacija OTIF je doslej poleg štirih držav, ki so ratificirale protokol (Gabon, Luksemburg, Španija in Švedska), za članice nadzornega organa določila Alžirijo, Turčijo in Združeno kraljestvo, inštitut UNIDROIT pa Francijo in Južno Afriko. Tretja država, ki jo bo določil inštitut UNIDROIT, še ni potrjena.

2.3. Pripravljalna komisija

V Resoluciji št. 1 Sklepne listine diplomatske konference za sprejetje Luksemburškega protokola (februar 2007) v zvezi z ustanovitvijo nadzornega organa in mednarodnega registra železniških voznih sredstev je bil sprejet sklep, da se ustanovi pripravljalna komisija, ki bo do začetka veljavnosti Luksemburškega protokola s polnimi pooblastili delovala kot začasni nadzorni organ za vzpostavitev mednarodnega registra, pri čemer se bo posvetovala z inštitutom UNIDROIT in organizacijo OTIF. Glavni cilj pripravljalne komisije je pripraviti predpise in postopke za mednarodni register ter pripraviti ustanovitev nadzornega organa. Pripravljalna komisija se je od svoje ustanovitve sestala enajstkrat. Pripravljalna komisija naj bi na 12. zasedanju, načrtovanem za 7. marec 2024, preučila in odobrila končni osnutek aktov, ki naj bi bili sprejeti na prvem zasedanju nadzornega organa, načrtovanem za 8. marec 2024. Zato je namen tega predloga sklepa Sveta določiti stališče, ki naj se v imenu EU zastopa na obeh zasedanjih v zvezi z enakimi odločitvami glede sprejetja predvidenih aktov nadzornega organa.

2.4. Predvideni akti nadzornega organa

Nadzorni organ naj bi 8. marca 2024 na prvem zasedanju med drugimi točkami dnevnega reda sprejel svoj statut in poslovnik ter sporazum med nadzornim organom in organizacijo OTIF glede funkcij sekretariata. Ti instrumenti, ki bodo zavezujoči v mednarodnem pravu, se nanašajo na celoten obseg dejavnosti nadzornega organa, vključno s področji, ki so v izključni pristojnosti Evropske unije, in bodo neposredno vplivali na sodelovanje Unije v navedenem organu¹³. Zato bo lahko njihova odobritev odločilno vplivala na vsebino zakonodaje Unije.

Poleg tega naj bi nadzorni organ sprejel tudi druge akte v zvezi z vzpostavitev in delovanjem mednarodnega registra, ki lahko odločilno vplivajo na vsebino zakonodaje EU in so navedeni v nadaljevanju.

Predpisi in postopki za mednarodni register železniških voznih sredstev

Namen predvidenih aktov je organizirati in urediti delovanje mednarodnega registra. V njih je navedeno, kako je mednarodni register vzpostavljen kot instrument za upravljanje registracij železniških voznih sredstev v skladu s Konvencijo in Protokolom, ter vsebujejo ustrezne določbe za urejanje delovanja takega registra, ki se nanašajo predvsem na zahteve za dodelitev in postopek dodelitve identifikatorja sistema za nedvoumno identifikacijo železniških vozil (Unique Rail Vehicle Identification System – URVIS), nadzor dostopa, zahteve glede informacij, iskanje in druge zahteve, povezane z registrarjem, kot so pritožbe ali odgovornost in zavarovanje. Te predpise in postopke izda nadzorni organ v skladu s členom 17(2), pododstavka (d) in (e), Konvencije iz Cape Towna ter členi XIV, XV, XVI in XVII Luksemburškega protokola. Ta predmet urejanja, tj. registracija železniških voznih

¹³ Unija ima pravico sodelovati pri delu nadzornega organa v skladu s povezano razlago členov XII in XXII Luksemburškega protokola ter Sklepa Sveta 2014/888/EU. Glej tudi oddelek 3.2 v nadaljevanju.

sredstev in izmenjava podatkov med državami članicami EU in mednarodnim registrom, je na ravni Unije urejen z: (1) Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2018/1614 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 (o interoperabilnosti železniškega sistema) ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES¹⁴ in (2) Sklepom Komisije 2012/757/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o spremembi Odločbe 2007/756/ES¹⁵. Z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2018/1614 so določene skupne specifikacije za nacionalne registre vozil držav članic in specifikacije za evropski register vozil (ERV), ki ga na centralni ravni upravlja Agencija Evropske unije za železnice (ERA). Ta sklep določa tudi uvedbo obvezne evropske številke vozila. Oblika evropske številke vozila je predpisana v Dodatku 6 k Prilogi II k Izvedbenemu sklepu Komisije (EU) 2018/1614: „Ta dodatek opisuje evropsko številko vozila in z njo povezane oznake, ki so vidno pritrjene na vozilo za njegovo enotno in trajno identifikacijo med obratovanjem.“ Poleg tega je evropska številka vozila v Sklepu Komisije 2012/757/EU navedena kot ena od operativnih zahtev podsistema „Vodenje in upravljanje prometa“ evropskega železniškega sistema (Priloga I, oddelek 4.2.2.3, k Sklepu 2012/757/EU: „Vsako vozilo mora imeti evropsko številko vozila, po kateri se razlikuje od vseh drugih železniških vozil.“). Zato bo odobritev predpisov in postopkov za mednarodni register, vzpostavljen v skladu z Luksemburškim protokolom, zavezujoča v mednarodnem pravu in bo lahko odločilno vplivala na vsebino zakonodaje EU.

Vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev

Ta pravila določajo metode in odgovornosti za namestitev identifikatorja sistema za nedvoumno identifikacijo železniških vozil (URVIS) na železniška vozna sredstva, kot je predvideno v Luksemburškem protokolu. Ta pravila so prostovoljna, razen če se njihovo upoštevanje zahteva s posebnimi zakoni; v vsakem primeru mora stranka potrditi skladnost s temi pravili, če želi registrirati zavarovanje, ki ga je mogoče registrirati in se vnese v mednarodni register iz Luksemburškega protokola, ali biti upravičena do takega zavarovanja. Stranka, ki želi biti zavezana upoštevanju teh pravil, mora podati izjavo¹⁶ in o tem obvestiti registrarja. V vzorčnih pravilih „stranka“ pomeni vsakega posameznika, podjetje, družbo, korporacijo, vlado, državo ali državno agencijo ali agencijo skupine držav ali katero koli združenje, trust, skupno podjetje, konzorcij ali partnerstvo ali samostojnega podjetnika ali drug subjekt (ne glede na to, ali je ločena pravna oseba ali ne). Ta predmet urejanja, tj. označevanje železniških voznih sredstev, je na ravni Unije urejen z navedenim Sklepom Komisije 2012/757/EU, zlasti Dodatkom P k njegovi Prilogi I (Evropska številka vozila in povezane abecedne oznake na ogrođju; oddelek 2 „Splošni dogovor za zunanje označevanje“). Zato bo odobritev teh vzorčnih pravil zavezujoča v mednarodnem pravu in bo lahko odločilno vplivala na vsebino zakonodaje EU.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. Sprejetje statuta nadzornega organa

V osnutku statuta nadzornega organa so opredeljeni vidiki, kot so njegova pravna osebnost, naloge in upravni okvir, kot se zahteva s Konvencijo iz Cape Towna in Luksemburškim

¹⁴ UL L 268, 26.10.2018, str. 53.

¹⁵ UL L 345, 15.12.2012, str. 1, kakor je bil nazadnje spremenjen junija 2020 (UL L 188, 15.6.2020, str. 16).

¹⁶ „Zavezujemo se, da bomo od datuma te izjave upoštevali vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev (angleška izdaja), izdana pod okriljem delovne skupine za železniški promet, kakor bodo občasno spremenjena.“

protokolom. Sprejetje statuta je pogoj za ustanovitev in delovanje nadzornega organa. Zato se predlaga, da se podpre njegovo sprejetje, s pridržkom manjše spremembe člena 2 (Sestava), da se pojasni navzkrižno sklicevanje na ustrezne določbe Luksemburškega protokola (člen XII(1), pododstavki (a), (b) in (c)).

3.2. Sprejetje poslovnika nadzornega organa

V osnutku poslovnika nadzornega organa so opredeljeni vidiki, kot so pravila o zasedanjih, pravila o zastopanju, predlogi in sklepi ter postopki glasovanja. Sprejetje poslovnika se zahteva s členom XII(4) Luksemburškega protokola.

V členu XXII, odstavek 1, Luksemburškega protokola je določeno: „Regionalna organizacija za gospodarsko povezovanje, ki so jo ustanovile neodvisne države in je pristojna za nekatere zadeve, ki jih ureja ta protokol, lahko prav tako podpiše, sprejme ali potrdi ta protokol ali k njemu pristopi. V tem primeru ima regionalna organizacija za gospodarsko povezovanje pravice in obveznosti države pogodbenice na podlagi pristojnosti te organizacije za zadeve, ki jih ureja ta protokol.“ V odstavku 3 istega člena je določeno: „Vsako sklicevanje na ‚državo pogodbenico‘ ali ‚države pogodbenice‘ oziroma ‚državo podpisnico‘ ali ‚države podpisnice‘ v tem protokolu se enako uporablja za regionalno organizacijo za gospodarsko povezovanje, kadar okoliščine to zahtevajo.“

EU je pristopila k Luksemburškemu protokolu. V skladu s členom XXII(3) Luksemburškega protokola je treba EU kot regionalno organizacijo za gospodarsko povezovanje šteti za državo podpisnico iz člena XII(1) Luksemburškega protokola in s tem za polnopravno članico nadzornega organa z enakim statusom, pravicami in obveznostmi, kot jih ima katera koli druga država podpisnica Luksemburškega protokola.

Ob upoštevanju navedenega se zdi, da sedanje določbe osnutka poslovnika niso popolnoma v skladu z zgoraj navedenimi določbami Luksemburškega protokola.

V členu 1 (Opredelitev pojmov) osnutka poslovnika je določeno, da „člani“ pomeni „predstavnike držav podpisnic in imenovanih držav, ki skupaj sestavljajo članstvo v nadzornem organu;“, določena pa je tudi ločena opredelitev „regionalne organizacije“, ki pomeni „regionalno organizacijo za gospodarsko povezovanje, kakor je opredeljena v členu XXII Protokola in ki je ratificirala Konvencijo in Protokol ali pristopila k njima v zvezi s svojimi pristojnostmi“. Ob upoštevanju sedanjega besedila členov 4 in 16 bi to razlikovanje lahko pomenilo, da EU (kot regionalna organizacija za gospodarsko povezovanje) ne bi bila polnopravna članica nadzornega organa, kar je v nasprotju z določbami Luksemburškega protokola (člena XII in XXII).

Člen 4 (Zastopanje članic) osnutka poslovnika v odstavku 1 določa, da je vsaka država podpisnica ali imenovana država zastopana in glasuje na zasedanjih nadzornega organa; v odstavku 2 je navedeno: „Članica lahko uredi, da jo na zasedanju nadzornega organa zastopa druga članica. Vendar na zasedanju nadzornega organa nobena članica ne sme zastopati več kot eno drugo članico“; odstavek 3 določa, da ima regionalna organizacija za gospodarsko povezovanje (samo) pravico do zastopanja; to bi lahko spet pomenilo, da se EU ne bi štela za samostojno članico, saj njena glasovalna pravica ni izrecno določena kot pri drugih državah podpisnicah.

V členu 16 (Postopki glasovanja) osnutka poslovnika so navedene le „članice“, ki v skladu s členom 1 ne vključujejo izrecno EU kot regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje. Poleg tega osnutek poslovnika ne vsebuje nobenih pravil o uveljavljanju glasovalnih pravic s strani regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje.

Poleg pojasnil, ki jih je treba vključiti v osnutek poslovnika, da se zagotovi zastopanje EU kot polnopravne članice nadzornega organa, bi bilo treba obravnavati vprašanje uveljavljanja glasovalnih pravic EU ob upoštevanju pravil, ki se uporabljajo v okviru organizacije OTIF, ki je skupaj z inštitutom UNIDROIT sopokroviteljica Luksemburškega protokola in ki zagotavlja funkcijo sekretariata nadzornega organa.

V členu 38 Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) je navedeno:

„2. Regionalna organizacija lahko uresničuje pravice, ki jih imajo njene članice na podlagi konvencije, če gre za zadeve, ki spadajo v pristojnost regionalne organizacije. Enako velja za obveznosti, ki jih imajo države članice po konvenciji [...]“; in

„3. Za uresničevanje glasovalne pravice [...] je število glasov, ki pripadajo regionalni organizaciji, enako številu tistih njenih članic, ki so hkrati tudi članice organizacije. Te članice lahko uresničujejo svoje pravice, zlasti glasovalno pravico, samo v obsegu, ki ga dopušča drugi odstavek.“

V skladu z zgoraj navedenimi določbami COTIF je v členu 6 Sporazuma med Evropsko unijo in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet o pristopu h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980¹⁷ določeno:

„1. Za odločanje o zadevah, v katerih ima Unija izključno pristojnost, Unija uveljavlja pravico do glasovanja svojih držav članic v okviru Konvencije.

2. Za odločanje o zadevah, v katerih si Unija deli pristojnost s svojimi državami članicami, glasuje bodisi samo Unija bodisi samo njene države članice.

3. Ob upoštevanju člena 26, odstavek 7, Konvencije ima Unija število glasov, enako številu glasov njenih držav članic, ki so hkrati tudi pogodbenice Konvencije. Kadar glasuje Unija, njene države članice ne glasujejo.“

Priloga k Sklepu Sveta 2014/888/EU z dne 4. decembra 2014 o odobritvi Luksemburškega protokola v imenu EU vsebuje izjavo o pristojnosti EU za zadeve, ki jih ureja Luksemburški protokol, v zvezi s katerim so države članice pristojnost *prenesle* na Unijo. V uvodnih izjavah 2, 3 in 7 navedenega sklepa Sveta je pojasnjeno, da ima Unija izključno pristojnost na navedenih področjih.

Zato je ustrezno in primerno, da se za odločitve nadzornega organa, ki so v izključni pristojnosti Unije, glasovalne pravice uveljavljajo po enakem postopku, kot se uporablja v okviru COTIF, kar zadeva regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje, tj. da EU uveljavlja glasovalne pravice svojih držav članic v zadevah v pristojnosti Unije (nadomestitev), tako da odda toliko glasov, kot jih imajo države članice, po potrebi v skladu s predhodno določenim stališčem Unije.

Drug primer takega pristopa je mogoče najti v členu 3(8) Statuta Haaške konference o mednarodnem zasebnem pravu¹⁸.

Zato se predlaga odobritev osnutka poslovnika nadzornega organa ob upoštevanju uvedbe sprememb, ki odražajo status Evropske unije kot polnopravne članice nadzornega organa, v skladu z ustreznimi določbami Luksemburškega protokola, da se zagotovi učinkovito uveljavljanje njenih pravic do zastopanja in glasovanja.

¹⁷ UL L 51, 23.2.2013, str. 8.

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

3.3. Sporazum med nadzornim organom iz Luksemburškega protokola in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet (OTIF) glede funkcij sekretariata

V skladu s členom XII(6) Luksemburškega protokola organizacija OTIF ob začetku veljavnosti Protokola prevzame vlogo sekretariata nadzornega organa in gosti zasedanja nadzornega organa v Bernu v Švici.

Predvideni sporazum med nadzornim organom in organizacijo OTIF določa podrobne pogoje za izvajanje nalog sekretariata nadzornega organa. To med drugim vključuje opravljanje kakršnega koli običajnega dela, povezanega s takimi zasedanji, vključno z izdajanjem obvestil o zasedanjih, dnevnimi redi, pripravo in razširjanjem dokumentov za taka zasedanja in dokumentov, ki so rezultat takih zasedanj, ter nalogo, da deluje kot kontaktna točka za nadzorni organ v razmerju do tretjih oseb. V skladu s sporazumom bi morala imeti organizacija OTIF pravico biti zastopana na zasedanjih nadzornega organa brez glasovalne pravice in prejemati finančno nadomestilo za opravljanje nalog sekretariata nadzornega organa.

Sprejetje tega sporazuma je potrebno za zagotovitev dobre organizacije in upravljanja dela nadzornega organa. Zato se predlaga, da se podpre njegovo sprejetje s strani nadzornega organa.

3.4. Sprejetje predpisov in postopkov za mednarodni register železniških voznih sredstev

Predpise in postopke za mednarodni register železniških voznih sredstev izda nadzorni organ v skladu s členom 17(2), pododstavka (d) in (e), Konvencije iz Cape Towna ter v skladu s členi XIV, XV, XVI in XVII Luksemburškega protokola. Zagotavljajo pravni okvir za upravljanje mednarodnega registra.

V zvezi z razmerjem med identifikatorjem URVIS in evropsko številko vozila, ki jo na ravni EU ureja Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614, točka 5.3.1 teh predpisov določa možnost uporabe *nacionalne ali regionalne identifikacijske številke*, ki ima podobne značilnosti kot identifikator URVIS, in pravila o označevanju, ki ustrezajo vsaj minimalnim standardom iz vzorčnih pravil. Čeprav sistem registracije na podlagi zakonodaje EU in sistem registracije na podlagi Luksemburškega protokola obravnavata isto tematsko vprašanje identifikacije in registracije železniških voznih sredstev, imata različne cilje in namene, ki so pri prvonavedenem operativni (tehnični), pri drugonavedenem pa finančni. Zato lahko oba sistema obstajata sočasno, glede na razvoj tega mednarodnega registra in njegove uporabe ter razvoj evropskega registra vozil, ki ga trenutno ureja Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614, pa bi morala imeti Evropska unija možnost, da si prizadeva za trajno dopolnjevanje med obema registroma in identifikacijskima sistemoma.

Ker je sprejetje predpisov in postopkov za mednarodni register železniških voznih sredstev potrebno za zagotovitev delovanja mednarodnega registra in ker so navedene določbe združljive z ustreznim pravnim okvirom EU, se predlaga, da se podpre njihovo sprejetje s strani nadzornega organa.

3.5. Sprejetje vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev

Kot je navedeno v točki 4.5 vzorčnih pravil, sta identifikator URVIS in njegova oznaka na železniških voznih sredstvih dodatna in ne vplivata na obstoječe sisteme številčenja, ki se uporabljajo v skladu z veljavno zakonodajo o sprejemu ali upravljanju železniških voznih sredstev, ter ne nadomeščata obstoječih registrov ali informacijskih sistemov, ki se v državah ali skupinah držav uporabljajo za upravljanje železniških voznih sredstev, kot sta v primeru

Evropske unije evropski register vozil in evropska številka vozila, ki ju ureja Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614.

Posledica vzorčnih pravil za EU bo ta, da bodo na železniških voznih sredstvih hkrati nameščeni identifikatorji in oznake. Opozoriti je treba, da to niso edine oznake na vozilu, saj so na njem tudi druge operativne oznake, na primer oznake proizvajalca.

Da bi Luksemburški protokol dosegel svoj cilj, se mora opirati na jasen sistem identifikacije in označevanja, ki temelji na mednarodnih standardih. Ta vzorčna pravila zagotavljajo razumen pristop, ki ni v nasprotju z zadevnim pravnim okvirom Evropske unije. Zato se predlaga, da se podpre njihovo sprejetje s strani nadzornega organa.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1. Postopkovna pravna podlaga

4.1.1. Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“¹⁹.

4.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Nadzorni organ je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer s Protokolom h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (Luksemburški protokol), v skladu s členom XII Protokola.

Akti, k sprejetju katerih je pozvan nadzorni organ, so akti s pravnim učinkom. Kot je pojasnjeno v prejšnjem oddelku, bodo predvideni akti zavezujoči na podlagi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ, in bodo lahko vplivali na vsebino zakonodaje EU, in sicer na Direktivo (EU) 2016/797, Sklep Komisije 2012/757/EU in Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614, ter na samo sodelovanje Unije pri izvajanju Luksemburškega protokola, odobrenega s Sklepom Sveta 2014/888/EU.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

4.2. Materialna pravna podlaga

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep po členu 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na „železniški promet“. Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 91 PDEU.

¹⁹ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

4.3. Zaključek

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 91 PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 12. zasedanju pripravljalne komisije za vzpostavitev mednarodnega registra železniških voznih sredstev in na prvem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom XII Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva

(Besedilo velja za EGP)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Unija je v skladu s svojimi pristojnostmi na podlagi Sklepa Sveta 2014/888/EU z dne 4. decembra 2014²⁰ odobrila Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Cape Towna) v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, ki je bil sprejet 23. februarja 2007 v Luksemburgu (v nadaljnjem besedilu: Luksemburški protokol), in na podlagi navedenega protokola pridobila status regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje.
- (2) Nadzorni organ iz Luksemburškega protokola naj bi na svojem prvem zasedanju 8. marca 2024 med drugimi točkami dnevnega reda sprejel svoj statut in poslovnik, sporazum med nadzornim organom in Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet (OTIF) glede funkcij sekretariata nadzornega organa ter druge akte, ki se nanašajo na vzpostavitev in delovanje mednarodnega registra železniških voznih sredstev (člen 17(2), pododstavek (d), Konvencije iz Cape Towna), zlasti predpise za mednarodni register železniških voznih sredstev in vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev, ki so bila oblikovana v okviru Odbora za notranji promet Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo.
- (3) Primerno je določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na prvem zasedanju nadzornega organa, saj je Unija pogodbenica Luksemburškega protokola, odločitve, ki jih sprejme nadzorni organ, pa lahko privedejo do sprejetja aktov, ki so zavezujoči v mednarodnem pravu ter lahko odločilno vplivajo na sodelovanje Unije v navedenem organu in na vsebino zakonodaje EU, in sicer na: Direktivo (EU) 2016/797

²⁰ Sklep Sveta 2014/888/EU z dne 4. decembra 2014 o odobritvi, v imenu Evropske unije, Protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luxembourg 23. februarja 2007 (UL L 353, 10.12.2014, str. 9).

Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev)²¹, Uredbo (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice²², Sklep Komisije 2012/757/EU z dne 14. novembra 2012 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsystem „Vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji, in o spremembi Odločbe 2007/756/ES²³ ter Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES²⁴.

- (4) Nadzorni organ naj bi sprejel osnutek statuta, v katerem so opredeljeni vidiki, kot so njegova pravna osebnost, naloge in upravni okvir, kot se zahteva s Konvencijo iz Cape Towna in Luksemburškim protokolom. Sprejetje statuta je pogoj za ustanovitev in delovanje nadzornega organa, zato bi ga bilo treba podpreti. Predlagati bi bilo treba manjšo spremembo določbe, s katero je opredeljena sestava nadzornega organa, da se pojasni navzkrižno sklicevanje na ustrezne določbe Luksemburškega protokola (člen XII(1)).
- (5) Nadzorni organ naj bi sprejel tudi osnutek poslovnika, v katerem so opredeljeni vidiki, kot so pravila o zasedanjih, pravila o zastopanju, predlogi in sklepi ter postopki glasovanja. Vendar sedanji osnutek poslovnika ni v skladu z določbami Luksemburškega protokola, ki priznavajo status regionalnih organizacij za gospodarsko povezovanje kot enakovrednega statusu države podpisnice, saj uvaža neupravičene razlike med državami podpisnicami, ki imajo pravico do zastopanja in glasovanja o odločitvah, ki jih sprejme nadzorni organ, na eni strani ter regionalnimi organizacijami za gospodarsko povezovanje, ki niso izrecno navedene kot članice nadzornega organa, na drugi strani. Zato je treba predlagati spremembe poslovnika za učinkovito zagotovitev članstva Evropske unije in njenih pravic do glasovanja v nadzornem organu v skladu z določbami Luksemburškega protokola, vključno s pravili o glasovanju o zadevah, ki so v izključni pristojnosti Unije. Preostale določbe osnutka poslovnika pa bi bilo treba podpreti.
- (6) V skladu s členom XII(6) Luksemburškega protokola organizacija OTIF ob začetku veljavnosti Protokola prevzame vlogo sekretariata nadzornega organa. Predvideni sporazum med nadzornim organom in organizacijo OTIF določa podrobne pogoje za izvajanje nalog sekretariata nadzornega organa. Sprejetje tega sporazuma je potrebno za zagotovitev dobrega upravljanja dela nadzornega organa, zato bi ga bilo treba podpreti.
- (7) Nadzorni organ v skladu s členom 17 Konvencije iz Cape Towna in členom XII Luksemburškega protokola zagotovi ustanovitev mednarodnega registra železniških voznih sredstev. Poleg tega zagotovi uporabo učinkovitega sistema elektronske registracije sporočil za uresničevanje ciljev Luksemburškega protokola, in sicer z določitvijo, pregledovanjem in po potrebi spremembami predpisov in postopkov za mednarodni register. Te predpise in postopke izda v skladu s členom 17(2), pododstavka (d) in (e), Konvencije iz Cape Towna in členi XIV, XV, XVI in XVII Luksemburškega protokola. Potrebni so za zagotovitev pravnega okvira za delovanje

²¹ UL L 138, 26.5.2016, str. 44.

²² UL L 138, 26.5.2016, str. 1.

²³ UL L 345, 15.12.2012, str. 1.

²⁴ UL L 268, 26.10.2018, str. 53.

mednarodnega registra, zlasti v zvezi z zahtevki za dodelitev in postopkom dodelitve identifikatorja sistema za nedvoumno identifikacijo železniških vozil (Unique Rail Vehicle Identification System – URVIS). Registracijo in identifikacijo železniških voznih sredstev v EU urejata tudi Direktiva (EU) 2016/797 in Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614, ki med drugim določata specifikacije za evropsko številko vozila in evropski register vozil (ERV). Čeprav sistem na podlagi zakonodaje EU in sistem na podlagi Luksemburškega protokola obravnavata isto tematsko vprašanje identifikacije in registracije železniških voznih sredstev, imata različne cilje in namene, ki so pri prvonavedenem operativni (tehnični), pri drugonavedenem pa finančni. Zato si pravne določbe trenutno ne nasprotujejo, oba sistema pa lahko obstajata sočasno. Unija bi zato morala imeti možnost, da si prizadeva za trajno dopolnjevanje med navedenima registroma in identifikacijskima sistemoma. Ker je sprejetje teh pravil potrebno za zagotovitev delovanja mednarodnega registra ter ker so navedena pravila združljiva in skladna s pravnim okvirom EU, bi bilo treba podpreti njihovo sprejetje s strani nadzornega organa.

- (8) Da bi Luksemburški protokol dosegel svoj cilj, se mora opirati na jasen sistem identifikacije in označevanja železniških voznih sredstev, ki temelji na mednarodnih standardih. Predvidena vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev zagotavljajo okvir za dodelitev identifikatorja URVIS in njegove oznake na železniških voznih sredstvih. V skladu z navedenimi vzorčnimi pravili oznaka identifikatorja URVIS dopolnjuje vse druge obstoječe sisteme označevanja, kot je sistem EU iz Sklepa Komisije 2012/757/EU. Ta vzorčna pravila niso v nasprotju s sedanjim zadevnim pravnim okvirom Evropske unije. Zato se predlaga, da se podpre njihovo sprejetje s strani nadzornega organa –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 12. zasedanju pripravljalne komisije in na prvem zasedanju nadzornega organa iz Protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luksemburgu 23. februarja 2007, je navedeno v Prilogi.

Predstavniki Unije v odboru se lahko brez nadaljnjega sklepa Sveta dogovorijo o manjših spremembah stališč, izraženih v Prilogi k temu sklepu.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Komisijo.

V Bruslju,

*Za Svet
predsednik*