

Bruksela, 27 lutego 2024 r.
(OR. en)

6581/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0033(NLE)

TRANS 81

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	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 pierwszej sesji Organu Nadzoru ustanowionego na podstawie protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego
----------	--

DECYZJA RADY (UE) 2024/...

z dnia ...

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej
na 12. sesji komisji przygotowawczej ds. ustanowienia
międzynarodowego rejestru taboru kolejowego
oraz na pierwszej sesji Organu Nadzoru ustanowionego na podstawie
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 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 (zwany dalej „protokołem luksemburskim”), przyjęty w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r., decyzją Rady 2014/888/UE¹, oraz uzyskała status regionalnej organizacji integracji gospodarczej w ramach tego protokołu.
- (2) Na swojej pierwszej sesji w dniu 8 marca 2024 r. Organ Nadzoru, ustanowiony na podstawie art. XII protokołu luksemburskiego (zwany dalej „Organem Nadzoru”), ma przyjąć między innymi swój statut i regulamin wewnętrzny, umowę między Organem Nadzoru a Międzrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) dotyczącą funkcji Sekretariatu Organu Nadzoru oraz inne akty dotyczące utworzenia i funkcjonowania międzynarodowego rejestru taboru kolejowego (zwanego dalej „międzynarodowym rejestrem”) zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. d) Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym (zwanej dalej „konwencją kapsztadzką”), w szczególności regulamin i procedury międzynarodowego rejestru oraz modelowe zasady dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego opracowane w ramach Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (zwane dalej „modelowymi zasadami”).

¹ 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).

- (3) Oczekuje się, że swojej na 12. sesji w dniu 7 marca 2024 r. Komisja Przygotowawcza ds. Ustanowienia Rejestru Międzynarodowego rozważy i zatwierdzi ostateczny projekt aktów, które mają zostać przyjęte na pierwszej sesji Organu Nadzoru.
- (4) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii na 12. Sesji Komisji Przygotowawczej oraz 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 prawa Unii, a mianowicie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797², rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796³, decyzji Komisji 2012/757/UE⁴ oraz decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614⁵.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (przekształcenie) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

⁴ Decyzja 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 zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1).

⁵ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

- (5) Projekt statutu Organu Nadzoru określa, między innymi, jego osobowość prawną, zadania i ramy administracyjne, zgodnie z wymogami konwencji kapsztadzkiej i protokołu luksemburskiego. Przyjęcie projektu statutu jest warunkiem koniecznym do ustanowienia i funkcjonowania Organu Nadzoru i w związku z tym należy poprzeć jego przyjęcie. Należy zaproponować niewielką zmianę postanowienia określającego skład Organu Nadzoru w celu wyjaśnienia odniesienia do odpowiednich postanowień protokołu luksemburskiego, a mianowicie art. XII ust. 1.
- (6) Projekt regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru określa 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 tego projektu regulaminu wewnętrznego w celu zapewnienia, aby członkostwo Unii i jej prawo głosu w Organie Nadzoru były skutecznie zapewnione zgodnie z postanowieniami protokołu luksemburskiego, uwzględniając zasady dotyczące głosowania w kwestiach wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii. Pozostałe postanowienia projektu regulaminu wewnętrznego należy jednak poprzeć.

- (7) 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, i w związku z tym należy je poprzeć.

- (8) Zgodnie z art. 17 konwencji kapsztadzkiej i art. XII protokołu luksemburskiego Organ Nadzoru ma zapewnić ustanowienie międzynarodowego rejestru. Ponadto ma on zapewnić skuteczne funkcjonowanie elektronicznego systemu rejestracji opartego na przekazywanych zawiadomieniach w celu realizacji celów konwencji kapsztadzkiej i protokołu luksemburskiego poprzez ustanowienie, przegląd oraz – w razie potrzeby – zmianę regulaminu i procedur dotyczących rejestru międzynarodowego. Zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. d) i e) konwencji kapsztadzkiej i art. XIV, XV, XVI i XVII protokołu luksemburskiego regulamin ten i procedury ustanawia Organ Nadzoru. Są one potrzebne do zapewnienia ram prawnych funkcjonowania rejestru międzynarodowego, w szczególności w odniesieniu do wnoszenia o przydzielenie i przydziału identyfikatora z systemu jednoznacznej identyfikacji pojazdów kolejowych (URVIS). W Unii rejestracja i identyfikacja taboru kolejowego są również regulowane przez dyrektywę (UE) 2016/797 oraz decyzję wykonawczą (UE) 2018/1614, które przewidują między innymi specyfikacje dla europejskiego numeru pojazdu (EVN) oraz dla europejskiego rejestru pojazdów (EVR). Chociaż systemy w ramach prawa Unii i protokołu luksemburskiego dotyczą tego samego zagadnienia identyfikacji i rejestracji taboru kolejowego, mają one różne cele i założenia, a mianowicie operacyjne (techniczne) w przypadku pierwszego i finansowe w przypadku drugiego. W rezultacie obecnie przepisy 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. Ponieważ przyjęcie tego regulaminu i procedur jest konieczne do zapewnienia funkcjonowania rejestru międzynarodowego, i ponieważ są one zgodne z odpowiednim ramami prawnymi Unii, należy poprzeć ich przyjęcie przez Organ Nadzoru.

- (9) Aby osiągnąć ten cel, protokół luksemburski musi polegać na jasnym systemie identyfikacji i oznakowania taboru kolejowego opartym na normach międzynarodowych. Planowane modelowe zasady stanowią ramy do przydzielania identyfikatora URVIS i jego umieszczania na taborze kolejowym. Zgodnie z zasadami modelowymi oznaczenie identyfikatorem URVIS stanowi uzupełnienie każdego innego istniejącego systemu oznaczania, takiego jak system określony w decyzji 2012/757/UE. Zasady modelowe nie są sprzeczne z ramami prawnymi Unii. Właściwe jest zatem poparcie ich przyjęcia przez Organ Nadzoru,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 12. sesji Komisji Przygotowawczej ds. Ustanowienia Rejestru Międzynarodowego oraz na pierwszej sesji Organu Nadzoru ustanowionego na podstawie Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, określone jest w załączniku do niniejszej decyzji.

Niewielkie zmiany dotyczące stanowiska wyrażonego w załączniku mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w ramach Komisji Przygotowawczej ds. Ustanowienia Rejestru Międzynarodowego bez konieczności podejmowania kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w ...

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca
