

Bruksela, 9 marca 2026 r.
(OR. en)

7139/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0071 (NLE)

TRANS 133

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 9 marca 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Dotyczy: Wniosek
DECYZJA RADY
w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na trzeciej 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(2026) 122 final.

Zał.: COM(2026) 122 final



Bruksela, dnia 9.3.2026 r.
COM(2026) 122 final

2026/0071 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na trzeciej sesji
Organu Nadzoru ustanowionego na mocy art. XII protokołu luksemburskiego do
Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym
dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na trzeciej 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 planowanymi:

- 1) wnioskiem dotyczącym odnotowania nowej wersji modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego (zwanymi dalej również „modelowymi zasadami”); oraz
- 2) zmianą statutu i regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru.

Trzecia sesja Organu Nadzoru protokołu luksemburskiego odbędzie się w dniu 14 kwietnia 2026 r. w Bernie w Szwajcarii.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Protokół luksemburski do konwencji kapsztadzkiej

2.1.1. Przebieg procedury

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). Wszedł on w życie w dniu 8 marca 2024 r.

W protokole luksemburskim ustanawia się globalne ramy prawne uznawania, pierwszeństwa i egzekwowania praw wierzycieli i wynajmujących, które mają być 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 aktywów¹ 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

¹ Zgodnie z rozdziałem III konwencji kapsztadzkiej i rozdziałem II protokołu luksemburskiego.

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.² 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].

2.1.2. *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.³, w charakterze regionalnej organizacji integracji gospodarczej (zgodnie z art. XXII protokołu luksemburskiego).

Załącznik do decyzji Rady 2014/888/UE 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 (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej⁴;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej⁵;
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej⁶;

² Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Transport), 3 czerwca 2021 r.: „Kolej jako wiodący element inteligentnej i zrównoważonej mobilności” (ST 8790/21).

³ Dz.U. L 353 z 10.12.2014, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2014/888/oj>.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- 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) 2016/797⁷.

Jak dotąd, oprócz Unii Europejskiej, Luksemburg, Szwecja i Hiszpania są jedynymi państwami członkowskimi UE, które są obecnie również stronami protokołu luksemburskiego.

2.2. Organ Nadzoru

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 jego statutu⁸ i zasadniczo obejmują zadania administracyjne i operacyjne:

Podczas swojego siódmego (Berno, 23/24 listopada 2005 r.) i dwunastego (Berno, 29/30 września 2015 r.) walnego zgromadzenia⁹ OTIF postanowiła przejąć zadania Sekretariatu Organu Nadzoru zgodnie z art. XII ust. 6 protokołu luksemburskiego.

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 odpowiednio maksymalnie trzy inne państwa, przy czym ich kadencja kończy się nie później niż dwa lata po wejściu w życie protokołu luksemburskiego.

2.2.1. Sesja inauguracyjna Komisji Ekspertów

Na pierwszej sesji Organ Nadzoru powołał Komisję Ekspertów, której zadaniem jest wspieranie go w wykonywaniu jego funkcji, zgodnie z art. XII ust. 5 lit. b) protokołu luksemburskiego i art. 6 statutu Organu Nadzoru. Komisja Ekspertów składa się z osób, które zdaniem Organu Nadzoru posiadają kwalifikacje, wiedzę fachową i doświadczenie niezbędne do zajmowania takiego stanowiska. Są one wybierane spośród osób nominowanych przez państwa-strony, państwa-sygnatariuszy i osób nominowanych przez przewodniczącego.

Sesja inauguracyjna Komisji Ekspertów odbyła się w listopadzie 2025 r. Podczas tej sesji wybrano przewodniczącego i dwóch wiceprzewodniczących. Komisja Ekspertów omówiła również swoje ramy operacyjne, w tym mandat i ustalenia robocze, dokonała przeglądu regulaminu i procedur dotyczących międzynarodowego

⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁷ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

⁸ Statut Organu Nadzoru (protokół luksemburski) przyjęty przez Organ Nadzoru na jego 1. sesji w dniu 8 marca 2024 r.

⁹ Walne Zgromadzenie AG 12/21 30.09.2015 DOKUMENT KOŃCOWY – pkt 7.5 (https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_Generalversammlung/AG_12_21_document_final_e_add_1-4_.pdf)

rejestru zabezpieczeń na taborze oraz rozważyła podnoszenie świadomości na temat protokołu luksemburskiego.

Podczas sesji inauguracyjnej Komisja Ekspertów zauważyła również, że przyjęcie zmiany 3 modelowych zasad jest dobrowolne, i uzgodniła, że zmiana 3 modelowych zasad powinna zostać przedstawiona Organowi Nadzoru do odnotowania, ponieważ uznała, że w związku z tą zmianą nie są konieczne żadne formalne kroki ze strony Organu Nadzoru.

2.3. Planowane akty Organu Nadzoru

Oczekuje się, że podczas tej trzeciej sesji, oprócz innych punktów porządku obrad, Organ Nadzoru *odnotuje* nową wersję modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego (zmiana 3) oraz dokona przeglądu swojego statutu i regulaminu wewnętrznego zgodnie z art. 12 statutu i art. 18 regulaminu.

2.3.1. Modelowe zasady

Modelowe zasady dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego określają metody i obowiązki w zakresie umieszczania identyfikatora systemu jednoznacznej identyfikacji pojazdów kolejowych (URVIS) na taborze kolejowym, jak przewidziano w protokole luksemburskim. Stanowisko Unii w odniesieniu do ich zatwierdzenia w ich pierwotnej wersji jest określone w decyzji Rady (UE) 2024/851¹⁰, a w odniesieniu do ich zatwierdzenia w ich drugiej wersji – w decyzji Rady (UE) 2025/853¹¹.

Stosowanie tych zasad jest dobrowolne, chyba że wymagają tego przepisy szczegółowe; w każdym przypadku strona musi potwierdzić zgodność z tymi zasadami, jeśli chce wpisać do rejestru jakiegokolwiek podlegające wpisowi zabezpieczenie lub być beneficjentem takiego zabezpieczenia wpisanego do rejestru międzynarodowego ustanowionego w protokole luksemburskim. Zgodnie z pkt 4.2 zasad modelowych strona, która chce być związana tymi zasadami, jest zobowiązana do złożenia oświadczenia¹² i powiadomienia o tym Rejestratora.

Modelowe zasady są wydawane pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Grupa Robocza SC.2 ds. Transportu Kolejowego. Na trzeciej sesji (wrzesień 2025 r.) Komisja Rewizyjna modelowych zasad omówiła i uzgodniła dodanie nowego dodatku 3 dotyczącego *stosowania rozwiązań cyfrowych do przekazywania wierzycielowi informacji na temat taboru kolejowego poprzez odniesienie do identyfikatora URVIS*. Następnie na 79. sesji (12–14 listopada 2025 r.) Grupa Robocza SC.2 ds. Transportu Kolejowego

¹⁰ Decyzja Rady (UE) 2024/851 z dnia 4 marca 2024 r. 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 (Dz.U. L, 2024/851, 11.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/851/oj>).

¹¹ Decyzja Rady (UE) 2025/853 z dnia 14 kwietnia 2025 r. w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na drugiej sesji Organu Nadzoru ustanowionego na mocy protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego (Dz.U. L, 2025/853, 5.5.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/853/oj>).

¹² „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”.

przyjęła zmiany, o których mowa powyżej, i uzgodniła, że zmiany te powinny wejść w życie w momencie publikacji sprawozdania z 79. sesji SC.2, oraz zwróciła się do sekretariatu o przygotowanie *jeszcze nieoficjalnej* skonsolidowanej zmiany 3 modelowych zasad.

Sekretariat proponuje, aby Organ Nadzoru odnotował te zmiany i polecił Rejestratorowi opublikowanie zmiany 3 modelowych zasad na stronie internetowej Rejestratora, obejmującej zatem zmiany 2 i 3.

Wspomniana kwestia – oznakowanie taboru kolejowego – jest uregulowana na poziomie unijnym przez rozporządzenie wykonawcze Komisji 2019/773/UE, w szczególności w dodatku H *Europejski numer pojazdu i związane z nim oznaczenia literowe na pudle pojazdu*. W związku z tym zatwierdzenie tych zasad modelowych będzie mogło mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii. Zatem, jak określono w decyzji Rady (UE) 2024/851 i decyzji Rady (UE) 2025/853, Unia Europejska ma wyłączną kompetencję w odniesieniu do modelowych zasad, zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE.

2.3.2. *Zmiana statutu Organu Nadzoru*

Podczas pierwszej sesji Komisja Ekspertów osiągnęła porozumienia dotyczące jej mandatu i poleciła Sekretariatowi przedstawienie niniejszego wniosku Organowi Nadzoru do zatwierdzenia. Komisja zaleciła również, aby Organ Nadzoru powierzył jej zadanie ustanowienia własnego regulaminu wewnętrznego, pod warunkiem zatwierdzenia przez Organ Nadzoru konkretnych aspektów, takich jak kworum, członkostwo, procedury głosowania i zawiadomienia o posiedzeniach.

Aby ułatwić wdrożenie tych zaleceń, Sekretariat zaproponował zmiany w statucie Organu Nadzoru. Zmiany te wprowadzają kompleksowy mandat dla Komisji Ekspertów na mocy art. 6, co wymaga również zdefiniowania i włączenia terminu *procedury dotyczące Rejestru* do art. 1, aby zapewnić jasność, oraz zmiany terminu *regulamin* na *regulamin Rejestru* w całym statucie.

W art. 6 wniosku określono mandat Komisji Ekspertów, która *wspiera [Organ Nadzoru] w wykonywaniu jego funkcji, udzielając porad i zaleceń, w tym z własnej inicjatywy*. Obejmuje to doradztwo i zalecenia w kwestiach takich jak skargi dotyczące funkcjonowania Rejestru, umowy między umawiającymi się państwami, zmiany modelowych zasad, *wszelkie inne kwestie, w odniesieniu do których Organ Nadzoru wymaga doradztwa lub wszelkie inne kwestie przekazane Komisji przez Przewodniczącego [,] lub [co najmniej jedną czwartą członków działających wspólnie]*.

Jeżeli chodzi o skład i działalność Komisji, we wniosku proponuje się ustanowienie minimalnego składu, obejmującego co najmniej trzech lub pięciu członków, aby zapobiec sytuacji, w której w skład Komisji wchodziłaby tylko jedna osoba. Ponadto Komisja ma za zadanie ustanowić własny regulamin wewnętrzny, z zastrzeżeniem podstawowych wymogów regulaminowych dotyczących kworum, głosowania, powiadomień o posiedzeniach i sprawozdawczości. Dodano również przepisy mające na celu zapewnienie reprezentacji Sekretariatu na sesjach oraz przyznanie statusu obserwatora Rejestratorowi i Depozytariuszowi, a tym samym promowanie pluralistycznego i kompleksowego zarządzania w ramach Komisji.

Wniosek zawiera również pewne inne drobne zmiany, w tym zmiany terminologii, aby zapewnić spójność tekstu, oraz przeformułowanie niektórych przepisów w celu doprecyzowania.

2.3.3. *Zmiana regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru*

Podobnie jak statut, regulamin wewnętrzny Organu Nadzoru dotyczy całego zakresu działalności Organu Nadzoru, a zatem obejmuje kwestie, w których Unia posiada wyłączną kompetencję, zgodnie z oświadczeniem zawartym w załączniku do decyzji Rady 2014/888/UE, a zmiany do niego będą miały bezpośredni wpływ na udział Unii w tym organie.

Za zgodą Przewodniczącego Sekretariat zaproponował pewne zmiany regulaminu wewnętrznego w celu zapewnienia zgodności z istniejącymi zobowiązaniami umownymi i mającymi zastosowanie procedurami oraz w celu udoskonalenia tego regulaminu w świetle doświadczeń zebranych przez Organ Nadzoru. Wniosek wprowadza procedurę pisemną, optymalizując proces przygotowywania i zatwierdzania protokołów i decyzji oraz zwiększając ogólną skuteczność i jasność metod pracy Organu Nadzoru.

Wśród głównych zmian w proponowanym regulaminie usunięto definicję *większości kwalifikowanej*, która stanowi dwie trzecie głosów obecnych i głosujących członków, oraz ograniczono liczbę decyzji podlegających tej metodzie głosowania, określając większość zwykłą jako opcję domyślną. Twierdzi się, że wymóg większości kwalifikowanej w przypadku każdej decyzji wydaje się nieproporcjonalny i że należy uprościć ramy podejmowania decyzji.

Art. 3 (wcześniej *Posiedzenia* i obecnie proponowany jako *Sesje i ich zwoływanie*) został gruntownie przeredagowany, aby był jaśniejszy.

Jeżeli chodzi o sesje nadzwyczajne, w zmienionym tekście wyjaśniono, że takie sesje będą co do zasady zwoływane z takimi samymi okresami powiadomienia jak sesje zwyczajne. Jeżeli sesja ma charakter pilny, zastosowanie mogą mieć krótsze terminy. Decyzję o tym, czy dana sprawa ma charakter pilny, pozostawia się Przewodniczącemu.

Szczególnie istotny dla Unii jest art. 4 *Reprezentacja członków*, z którego akapit dotyczący prawa głosu organizacji regionalnej (tj. UE) został przeniesiony do art. 14 i zmieniony.

W odniesieniu do art. 5 (*Obserwatorzy*) Sekretariat proponuje uprzywilejowaną kategorię obserwatorów obejmującą podmioty pełniące szczególną rolę na mocy protokołu luksemburskiego, takie jak Rejestrator, Depozytariusz i Komisja Ekspertów. Byliby to *stali obserwatorzy*, którzy mogliby uczestniczyć we wszystkich posiedzeniach Organu Nadzoru, zawsze pod kontrolą Przewodniczącego.

Jeżeli chodzi o *urzędników* Organu Nadzoru (Przewodniczący i dwóch wiceprzewodniczących) (art. 9), we wniosku wyjaśniono czas trwania ich mandatu i zniesiono wymóg, zgodnie z którym *nominacje na stanowiska urzędników muszą być poparte przez innego członka*, aby uprościć procedurę nominacji.

Art. 14 wniosku dotyczy *prawa głosu*. Każdy członek dysponuje jednym głosem. W odniesieniu do organizacji regionalnych, takich jak Unia, proponuje się, aby *w sprawach wchodzących w zakres jej kompetencji organizacja regionalna dysponowała liczbą głosów równą liczbie jej państw członkowskich, które są również członkami. W przypadku gdy organizacja regionalna głosuje, jej państwa członkowskie nie głosują i odwrotnie.*

Z usunięciem definicji *większości kwalifikowanej* wiążą się zmiany zaproponowane w odniesieniu do *kworum* (art. 15). Zgodnie z wnioskiem kworum osiąga się obecnie

zwykłą większością głosów członków, a nie większością kwalifikowaną. We wniosku stwierdza się ponadto, w szczególności w odniesieniu do organizacji regionalnych, że *do celów ustalenia kworum w sprawach wchodzących w zakres kompetencji organizacji regionalnej organizacja ta jest liczona w zakresie równym liczbie głosów, które jest uprawniona oddać zgodnie z art. 14 ust. 2.*

Art. 16, *Głosowanie i milcząca zgoda*, wprowadza ponadto zmianę z większości kwalifikowanej obecnych i głosujących członków na większość zwykłą obecnych i głosujących członków¹³. Ponadto, co ma szczególne znaczenie, artykuł ten wprowadza szczegółową procedurę głosowania w ramach *procedury pisemnej i milczącej zgody*. Mechanizmy te mają zwiększyć elastyczność i skuteczność Organu Nadzoru. Procedura milczącej zgody jest związana z zatwierdzeniem projektu budżetu Rejestratora i zatwierdzeniem faktury przedłożonej przez Sekretariat za wykonywanie funkcji sekretariatu. W przypadku obu procedur termin na udzielenie odpowiedzi wynosi *co najmniej dwa tygodnie*. Jeżeli chodzi o procedurę pisemną, nieosiągnięcie kworum w odniesieniu do liczby odpowiedzi skutkowałoby odrzuceniem wniosku. Jeśli chodzi o milczącą zgodę, jak jej nazwa wskazuje, jeżeli do końca terminu sprzeciw nie będzie wystarczający, wniosek zostanie uznany za przyjęty.

Ostatnia merytoryczna zmiana zawarta we wniosku dotyczy zmiany statutu i regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru (art. 21 *Zmiana statutu i regulaminu wewnętrznego*). W odniesieniu do tych podstawowych instrumentów prawnych proponuje się utrzymanie wymogu większości kwalifikowanej (*dwie trzecie*) w celu ich zmiany.

Jak określono w decyzji Rady (UE) 2024/851 i decyzji Rady (UE) 2025/853, Unia Europejska ma wyłączną kompetencję w odniesieniu do statutu i regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru, zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. w sprawie najnowszej wersji modelowych zasad

Jak już stwierdzono, protokół luksemburski musi bazować na jasnym systemie identyfikacji i oznakowania taboru kolejowego opartym na normach międzynarodowych. Zostało to uznane w art. XIV – *Identyfikacja taboru kolejowego w celu rejestracji* protokołu luksemburskiego, który sam odsyła do art. 18 ust. 1 lit. a) konwencji kapsztadzkiej. Modelowe zasady dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego stanowią ramy do przydzielania identyfikatora URVIS i jego umieszczenia na taborze kolejowym. 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 nie 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, europejski rejestr pojazdów (EVR) i europejski numer pojazdu (EVN) regulowanych decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614.

¹³ Istnieje wyjątek od tej zasady przy przyjmowaniu nowego statutu lub regulaminu wewnętrznego zgodnie z art. 21.

Zmiany wprowadzone w *zmianie 3* modelowych zasad wprowadzają koncepcję *rozwiązania cyfrowego* jako opcjonalnego systemu, który umożliwi wierzycielom i dłużnikom włączenie informacji o taborze do rozwiązania cyfrowego, umożliwiając dostęp do tych informacji. Celem zmian jest optymalizacja śledzenia aktywów kolejowych za pomocą środków cyfrowych. Zmiany te nie mają żadnego wpływu na ramy prawne obowiązujące w Unii Europejskiej: ustanawiają one dobrowolne ramy, które mogą być wiążące dla podmiotów prywatnych w umowach zawartych na mocy protokołu luksemburskiego, jeżeli podejmą one taką decyzję.

Proponowana przez Sekretariat decyzja w tej kwestii (*odnotowanie i opublikowanie*¹⁴) nie jest jednak poparta obowiązującymi ramami prawnymi, ponieważ art. 5 ust. 8 statutu Organu Nadzoru zobowiązuje go do *zatwierdzenia modelowych zasad i ich zmian*. Biorąc pod uwagę, że dostępna zmiana 3 modelowych zasad jest nadal *nieoficjalna*, Unia Europejska powinna sprzeciwić się propozycji *opublikowania* modelowych zasad, a zamiast tego powinna poprzeć samo *odnotowanie nowej zmiany 3* i zaproponować odroczenie wszelkich działań do czasu wejścia w życie zmiany 3. Jeżeli jednak zmiana 3 modelowych zasad wejdzie w życie do czasu trzeciej sesji Organu Nadzoru i będzie odpowiadać nieoficjalnej wersji opublikowanej na stronie https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-SC.2-337-Rev.3EFR_Unofficial.pdf, Unia Europejska powinna zaproponować przyjęcie tych modelowych zasad przez Organ Nadzoru, zgodnie z art. 5 ust. 8 jego statutu.

3.2. Zmiana statutu i regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru

Planowane zmiany w statucie ograniczają się głównie do wyjaśnienia prac Komisji Ekspertów jako organu doradczego Organu Nadzoru. Takie zmiany leżą w interesie Unii Europejskiej, ponieważ wyjaśniają rolę tego organu i ułatwiają pracę Organu Nadzoru. Proponuje się zatem poparcie tych zmian.

Jeżeli chodzi o regulamin wewnętrzny Organu Nadzoru, proponowane zmiany są liczne i mają różne skutki. Istotne zmiany obejmują zniesienie głosowania większością kwalifikowaną w Organie Nadzoru jako domyślnej opcji głosowania – w tym wpływu na kworum – oraz zniesienie wymogu poparcia urzędnika Organu Nadzoru przez co najmniej jednego innego członka, a także systematyczne przeniesienie i wyjaśnienie prawa głosu Unii. Wydaje się, że większość planowanych zmian wprowadza istotne wyjaśnienia i usprawnia procedury robocze Organu Nadzoru, w związku z czym można je poprzeć.

Jeżeli chodzi o głosowanie w drodze procedury pisemnej i milczącej zgody, terminy udzielenia odpowiedzi (*co najmniej dwa tygodnie*) są jednak niewystarczające, aby Unia mogła zastosować niezbędne procedury wewnętrzne w celu przyjęcia decyzji.

¹⁴ *Organ Nadzoru 1) odnotowuje zmiany modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego zawarte w zmianie 3 tych modelowych zasad oraz zauważa, że zmiany te nie mają żadnego wpływu na funkcjonowanie międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na taborze; 2) poleca Rejestratorowi opublikowanie na swojej stronie internetowej odniesień do drugiej i trzeciej wersji modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego, wraz z wyjaśnieniem wskazującym, że druga wersja została zatwierdzona przez Organ Nadzoru na jego drugiej sesji, a trzecia wersja została odnotowana na jego trzeciej sesji, przy założeniu, że zmiany przyjęte w trzeciej wersji nie mają żadnego wpływu na funkcjonowanie międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na taborze.*

W zakresie, w jakim procedura milczącej zgody jest ograniczona do *zatwierdzenia projektu budżetu Rejestratora i faktury dotyczącej wynagrodzenia za wykonywanie funkcji sekretariatu*, należy zauważyć, że kwestie budżetowe Organu Nadzoru nie dotyczą Unii; w związku z tym decyzja w tej sprawie należy do państw członkowskich. Z drugiej strony, jeżeli we wniosku dotyczącym zatwierdzenia decyzji w ramach procedury milczącej zgody zachowane zostanie sformułowanie *w przypadku gdy tak postanowi Organ Nadzoru*, Unia może stanąć w obliczu decyzji wchodzących w zakres jej kompetencji, których nie ma możliwości odrzucić; ponadto przyjmowanie decyzji w drodze milczącej zgody powinno być ograniczone do wyjątkowych przypadków.

Z tych powodów terminy procedury pisemnej należy zmienić na *co najmniej 10 tygodni*, a możliwości przyjmowania decyzji na podstawie milczącej zgody należy ograniczyć do *zatwierdzenia projektu budżetu Rejestratora i faktury dotyczącej wynagrodzenia za wykonywanie funkcji sekretariatu*.

Proponuje się zatem poparcie zatwierdzenia zmian w statucie i regulaminie wewnętrznym Organu Nadzoru, z zastrzeżeniem opisanych powyżej zmian.

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*¹⁵.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Organ Nadzoru jest organem powołanym na mocy porozumienia, mianowicie konwencji kapsztadzkiej (art. 17) i protokołu luksemburskiego, zgodnie z jego art. XII.

Akty, które ma przyjąć Organ Nadzoru, to akty mające skutki prawne. Po pierwsze wszelkie działania dotyczące modelowych zasad mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE, a mianowicie na dyrektywę (UE) 2016/797, rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 i decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614. Po drugie zatwierdzenie zmienionego statutu i regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru będzie miało skutki prawne, ponieważ będzie miało znaczący wpływ na uczestnictwo Unii w funkcjonowaniu protokołu luksemburskiego, zagwarantowane decyzją Rady 2014/888/UE.

¹⁵ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

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

4.2.1. Zasady

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.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

4.3. Podsumowanie

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

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na trzeciej sesji Organu Nadzoru ustanowionego na mocy art. XII protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego

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 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.¹⁾, i uzyskała status regionalnej organizacji integracji gospodarczej w rozumieniu tego protokołu.
- (2) Organ Nadzoru protokołu luksemburskiego może zmienić swój statut i regulamin wewnętrzny zgodnie z art. 12 statutu i art. 18 regulaminu. Organ Nadzoru jest również zobowiązany do przyjęcia modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego, zgodnie z art. 5 ust. 8 swojego statutu.
- (3) Na swojej trzeciej sesji w dniu 14 kwietnia 2026 r. Organ Nadzoru protokołu luksemburskiego ma między innymi zmienić swój statut i regulamin wewnętrzny oraz odnotować zaktualizowane modelowe zasady (zmiana 3) dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego, opracowane w ramach Grupy Roboczej SC.2 ds. Transportu Kolejowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).
- (4) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Organu Nadzoru, ponieważ wszelkie działania podjęte w stosunku do modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego przez Organ Nadzoru, mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej²⁾, rozporządzenie wykonawcze

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2014/888/oj>).

²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej³⁾ oraz decyzję 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) 2016/797⁴⁾. Ponadto zmiany w statucie i regulaminie wewnętrznym, które mają zostać przyjęte przez Organ Nadzoru, mogą mieć decydujący wpływ na udział Unii w tym organie.

- (5) W odniesieniu do proponowanej przez Sekretariat decyzji o odnotowaniu i opublikowaniu¹⁶⁾ nowej wersji modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego należy zauważyć, że wniosek ten nie jest poparty ramami prawnymi Organu Nadzoru, ponieważ art. 5 ust. 8 jego statutu wymaga od Organu Nadzoru *zatwierdzenia modelowych zasad i ich zmian*. Biorąc pod uwagę, że zmiana 3 modelowych zasad nie weszła jeszcze w życie, nie należy popierać wniosku o *opublikowanie* tych modelowych zasad. Unia Europejska powinna raczej poprzeć jedynie odnotowanie nowej zmiany 3 i zaproponować odroczenie wszelkich działań do czasu wejścia w życie zmiany 3. Jeżeli jednak zmiana 3 modelowych zasad wejdzie w życie do czasu trzeciej sesji Organu Nadzoru i będzie odpowiadać nieoficjalnej wersji opublikowanej na stronie EKG ONZ¹⁷⁾, Unia Europejska powinna zaproponować przyjęcie tych modelowych zasad przez Organ Nadzoru.
- (6) Proponowane zmiany w statucie Organu Nadzoru ograniczają się głównie do wyjaśnienia prac Komisji Ekspertów jako organu doradczego Organu Nadzoru. Takie zmiany leżą w interesie Unii Europejskiej, ponieważ wyjaśniają rolę tego organu i ułatwiają pracę Organu Nadzoru, należy je zatem poprzeć.
- (7) Proponowane zmiany w regulaminie wewnętrznym Organu Nadzoru są liczne i mają różne skutki. Istotne zmiany obejmują zniesienie głosowania większością kwalifikowaną w Organie Nadzoru jako domyślnej opcji głosowania – w tym wpływu na kworum – oraz zniesienie wymogu poparcia urzędnika Organu Nadzoru przez co najmniej jednego innego członka, a także systematyczne przeniesienie i wyjaśnienie prawa głosu Unii. Większość planowanych zmian wprowadza istotne wyjaśnienia i usprawnia procedury robocze Organu Nadzoru. Zasady dotyczące głosowania w drodze procedury pisemnej i milczącej zgody przewidują jednak bardzo krótkie

³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁴⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

¹⁶⁾ *Organ Nadzoru 1) odnotowuje zmiany modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego zawarte w zmianie 3 tych modelowych zasad oraz zauważa, że zmiany te nie mają żadnego wpływu na funkcjonowanie międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na taborze; 2) poleca Rejestratorowi opublikowanie na swojej stronie internetowej odniesień do drugiej i trzeciej wersji modelowych zasad dotyczących trwałej identyfikacji taboru kolejowego, wraz z wyjaśnieniem wskazującym, że druga wersja została zatwierdzona przez Organ Nadzoru na jego drugiej sesji, a trzecia wersja została odnotowana na jego trzeciej sesji, przy założeniu, że zmiany przyjęte w trzeciej wersji nie mają żadnego wpływu na funkcjonowanie międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na taborze.*

¹⁷⁾ https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-SC.2-337-Rev.3EFR_Unofficial.pdf

terminy, wyraźnie niewystarczające do umożliwienia niezbędnych procedur wewnętrznych w celu przyjęcia decyzji, a przedmioty, w odniesieniu do których decyzja może zostać przyjęta w drodze milczącej zgody, powinny zostać jasno i wyraźnie określone. Należy zatem poprzeć zmiany w regulaminie wewnętrznym Organu Nadzoru, z zastrzeżeniem pewnych zmian w odniesieniu do zasad głosowania w ramach procedury pisemnej i milczącej zgody,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na trzeciej 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 wyrażonego w załączniku do niniejszej decyzji mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii na posiedzeniu Organu Nadzoru, bez konieczności podejmowania kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*