

2025/853

5.5.2025

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

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 (zwanej dalej „konwencją kapsztadzką”) dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjęty w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r. (zwany dalej „protokołem luksemburskim”), decyzją Rady 2014/888/UE ⁽¹⁾ i uzyskała status regionalnej organizacji integracji gospodarczej w rozumieniu tego protokołu.
- (2) Organ Nadzoru ustanowiony na mocy art. XII protokołu luksemburskiego (zwany dalej „Organem Nadzoru”) ma zmienić na swojej drugiej sesji w dniu 23 kwietnia 2025 r. między innymi swój statut i regulamin wewnętrzny oraz zatwierdzić modelowe zasady dotyczące trwałej identyfikacji taboru kolejowego opracowane w ramach Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (zwane dalej „modelowymi zasadami”) w brzmieniu zmienionym w dniu 13 listopada 2024 r. (wersja 2).
- (3) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na drugiej sesji Organu Nadzoru, ponieważ zmiana modelowych zasad dokonana zgodnie z wnioskiem przez Organ Nadzoru może mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽²⁾, rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 ⁽³⁾ oraz decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614 ⁽⁴⁾. Ponadto zmiany w statucie i regulaminie wewnętrznym, które mają zostać przyjęte przez Organ Nadzoru, mogą mieć decydujący wpływ na udział Unii w tym organie.
- (4) Organ Nadzoru ma zmienić swój statut, w którym zgodnie z wymogami konwencji kapsztadzkiej i protokołu luksemburskiego określone zostały takie aspekty jak jego osobowość prawna, zadania i ramy administracyjne. Planowane zmiany w statucie doprecyzowują definicję państwa-strony poprzez wskazanie, że przez państwo-stronę w Statucie należy również rozumieć *organizację regionalną*, co wpływa na udział Unii w tym organie; w związku z tym należy poprzeć te zmiany.
- (5) Oczekuje się, że Organ Nadzoru zmieni swój regulamin wewnętrzny w celu doprecyzowania postanowień dotyczących głosowania większością kwalifikowaną oraz wprowadzenia nowych postanowień dotyczących organizacji śródkresowych pilnych posiedzeń. Możliwość dystrybucji dokumentów na pilne posiedzenia zaledwie

⁽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 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽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 139 I 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 uchylającą 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).

trzy tygodnie przed rozpoczęciem posiedzenia może jednak prowadzić do znacznych trudności w procedurze koordynacji stanowisk Unii, a sporządzenie wykazu spraw pilnych mogłoby automatycznie nadać pilny charakter sprawom, które w praktyce nie są pilne. Proponuje się zatem poparcie zatwierdzenia zmian w regulaminie wewnętrznym Organu Nadzoru, z wyjątkiem zmiany terminów przekazywania dokumentów na posiedzenie i bez określania spraw, które mogą zostać uznane za pilne, w celu skutecznego zapewnienia Unii możliwości koordynowania stanowisk w sprawach mających znaczenie dla Unii.

- (6) Protokół luksemburski powinien bazować na jasnym systemie identyfikacji i oznakowania taboru kolejowego opartym na normach międzynarodowych. Modelowe zasady stanowią ramy dla nadawania identyfikatora URVIS i jego umieszczania na taborze kolejowym. Proponuje się niewielkie aktualizacje tych zasad, które leżą w interesie funkcjonowania protokołu luksemburskiego. Należy zatem poprzeć zatwierdzenie modelowych zasad w brzmieniu zmienionym w dniu 13 listopada 2024 r. (zmiana 2) do celów regulaminu międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na taborze,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na drugiej 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. (zwanego dalej „Organem Nadzoru”), jest określone w załączniku do niniejszej decyzji.

Nieznaczące zmiany dotyczące stanowiska wyrażonego w załączniku do niniejszej decyzji mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii na posiedzeniu Organu Nadzoru, bez konieczności przyjęcia przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 14 kwietnia 2025

W imieniu Rady

Przewodnicząca

K. KALLAS

ZAŁĄCZNIK

1. Wprowadzenie

Druga sesja 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. („protokół luksemburski”), odbędzie się w dniu 23 kwietnia 2025 r.

2. Kompetencja Unii

Unia Europejska jest umawiającą się stroną protokołu luksemburskiego. Unia ma wyłączną kompetencję w odniesieniu do punktów porządku obrad tego posiedzenia, w przypadku których Organ Nadzoru ma przyjąć akty mające skutki prawne w rozumieniu art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), a mianowicie punktów 7 i 9 porządku obrad.

3. Uwagi do punktów porządku obrad drugiej sesji Organu Nadzoru

Pkt 7 porządku obrad – Zatwierdzenie modelowych zasad zmienionych dnia 13 listopada 2024 r. do celów regulaminu międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na taborze

Dokument(y)	SA2_2025_Item 7_Doc 6-Approval of the Model Rules (&ad).pdf
Wykonywanie prawa głosu	Unia Europejska
Stanowisko	Za zatwierdzeniem modelowych zasad zmienionych dnia 13 listopada 2024 r. do celów regulaminu międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na taborze.

Pkt 9 porządku obrad – Przegląd statutu i regulaminu wewnętrznego Organu Nadzoru

Dokument(y)	SA2_2025_Item 9_Doc 8-Revision of Statutes and Rules of Procedure (&ad).pdf
Wykonywanie prawa głosu	Unia Europejska
Stanowisko	Za zatwierdzeniem proponowanej zmiany Statutu. Za zatwierdzeniem proponowanej zmiany regulaminu wewnętrznego, z zastrzeżeniem następujących zmian: — art. 3 ust. 2 akapit trzeci powinien otrzymać brzmienie: „Sprawy pilne mogą pojawić się, gdy konieczna jest pilna decyzja, i tylko wtedy, gdy taka pilna potrzeba jest należycie uzasadniona.”; — art. 8 ust. 2 powinien otrzymać brzmienie: „Zgodnie z art. 4 Sekretariat przesyła członkom i obserwatorom zawiadomienie o posiedzeniu Organu Nadzoru, wskazując miejsce posiedzenia, datę i godzinę jego otwarcia oraz wstępny porządek obrad, nie później niż trzy miesiące, a dokumenty na posiedzenie – nie później niż dwa miesiące przed rozpoczęciem posiedzenia. W przypadku posiedzenia śródkresowego dotyczącego sprawy pilnej zawiadomienie o posiedzeniu wysyła się nie później niż dwa miesiące przed rozpoczęciem posiedzenia i jednocześnie przekazuje się dokumenty na posiedzenie”.