KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zatwierdzenia, w imieniu Unii Europejskiej, protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjętego w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r.

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1. Cel niniejszego wniosku

Komisja występuje z wnioskiem o zatwierdzenie przez Unię Europejską Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego (dalej „protokołu kolejowego" lub „protokołu luksemburskiego"), przyjętego podczas konferencji dyplomatycznej, która odbyła się w Luksemburgu w dniach 12–23 lutego 2007 r. pod łącznymi auspicjami Międzynarodowego Instytutu Unifikacji Prawa Prywatnego (UNIDROIT) oraz Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).

Unia Europejska zdecydowała o podpisaniu protokołu kolejowego decyzją Rady z dnia 30 listopada 2009 r.[1] i podpisała protokół ze skutkiem na dzień 10 grudnia 2009 r.

2. Konwencja kapsztadzka i protokół kolejowy.

2.1. Zakres

Konwencja o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym (dalej „konwencja kapsztadzka" lub „konwencja") oraz Protokół dotyczący zagadnień właściwych dla sprzętu lotniczego (dalej „protokół lotniczy") zostały przyjęte podczas konferencji dyplomatycznej, która odbyła się w Kapsztadzie w dniach od 29 października do 16 listopada 2001 r.

Unia Europejska zatwierdziła przystąpienie do konwencji kapsztadzkiej i protokołu lotniczego decyzją Rady z dnia 6 kwietnia 2009 r. i złożyła dokument przystąpienia w dniu 28 kwietnia 2009 r.

Konwencja ustanawia jednolite zasady dotyczące ustanawiania i skutków zabezpieczenia międzynarodowego (umowy o ustanowieniu zabezpieczenia, umowy z zastrzeżeniem własności lub umowy najmu) na niektórych kategoriach wyposażenia ruchomego wskazanych w protokołach odnoszących się do następujących kategorii: sprzęt lotniczy, tabor kolejowy oraz sprzęt kosmiczny.

Omawiany instrument składa się z podstawowej konwencji ustanawiającej normy prawne mające zastosowanie do wszystkich kategorii wyposażenia ruchomego oraz z kilku szczegółowych protokołów zawierających zasady szczególne odnoszące się do konkretnych rodzajów wyposażenia.

Wspomniane protokoły mogą zmieniać konwencję, jeżeli wymaga tego szczególny charakter danego sektora. Tak więc pierwszeństwo stosowania w odniesieniu do każdej kategorii wyposażenia ruchomego ma protokół a nie konwencja. Zobowiązania państw członkowskich wynikające z konwencji mogą różnić się w zależności od protokołów, do których przystąpiły. Konwencję można stosować do danej kategorii wyposażenia ruchomego tylko wówczas, gdy odpowiedni protokół wszedł w życie, i tylko w stosunkach między stronami tego protokołu. Konwencję i protokół należy jednak odczytywać łącznie jako jeden instrument.

Konwencję stosuje się, jeżeli dłużnik znajduje się w umawiającym się państwie (art. 3), jako że różne protokoły przewidują szczególne łączniki (np. państwa rejestracji). Zabezpieczenie ustanowione konwencją (art. 1 i 2) dotyczy nie tylko sprzętu wpisanego do rejestru, lecz także związanych z nim praw i świadczeń odszkodowawczych, a właściwy protokół może wprowadzić stosowanie konwencji do sprzedaży sprzętu (art. 41 konwencji). Konwencja

[1] Dz.U. L 331 z 16.12.2009, s. 1.

wzmacnia prawa podmiotów korzystających z tej jednolitej formy zabezpieczenia rzeczowego na majątku będącym wyposażeniem ruchomym w sytuacji, gdy dłużnik nie wykonał swoich zobowiązań (art. 8–15). Wreszcie konwencja ustanawia na potrzeby wierzycieli międzynarodowy system rejestracji zabezpieczeń na różnych kategoriach majątku będącego wyposażeniem ruchomym (art. 16–26), przyznając pierwszeństwo zabezpieczeniom wierzycieli wpisanym do rejestru (art. 29).

2.2. Cele protokołu kolejowego

Przedstawiany instrument ma na celu ułatwić finansowanie taboru kolejowego o dużej wartości przez utworzenie wyjątkowo mocnej gwarancji międzynarodowej dla wierzycieli (sprzedających na kredyt oraz instytucji udzielających kredytu na taką sprzedaż), dającej im „bezwzględne" pierwszeństwo w odniesieniu do tego rodzaju sprzętu wpisanego do rejestru międzynarodowego.

Protokół kolejowy ustanawia pewne normy dotyczące pierwszeństwa oraz wykonalności międzynarodowych zabezpieczeń wpisanych do rejestru w odniesieniu do niektórych rodzajów wierzycieli finansujących tabor kolejowy, tzn. ustanawiającego zabezpieczenie, sprzedawcy warunkowego lub wynajmującego. Ponadto protokół ustanawia na rzecz wierzycieli szczególne środki zaradcze w przypadku niewykonania (art. VII) oraz trzy warianty środków zaradczych w przypadku upadłości dłużnika (art. IX). Na podstawie rozdziału III udostępniony zostanie przez internet międzynarodowy rejestr; utworzony został również Organ Nadzoru. Wreszcie art. XXV upoważnia umawiające się państwa do złożenia – po spełnieniu określonych warunków – oświadczeń o wyłączeniach z powodu świadczenia usług użyteczności publicznej.

Protokół kolejowy wprowadza międzynarodowy system niepowtarzalnej i niezmiennej rejestracji zabezpieczeń międzynarodowych. Protokół stanowi uzupełnienie i wsparcie europejskiego systemu numeracji identyfikacyjnej pojazdów (przyjętego na mocy dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei). Gwarantuje on, że strony mogą rejestrować i przeprowadzać wyszukiwanie swoich zabezpieczeń z dowolnego miejsca w całej UE przy użyciu internetu, co oznacza, że rejestr jest dostępny przez 24 godziny na dobę.

Instrument taki z dużym prawdopodobieństwem przyniesie duże korzyści europejskiemu sektorowi kolejowemu, bankom i władzom państwowym, zachęcając do inwestycji kapitałowych w sektorze kolejowym i wspierając tworzenie prawdziwego rynku najmu.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

Inicjatywa Komisji dotycząca wniosku o zatwierdzenie protokołu kolejowego po podpisaniu go przez UE w 2009 r. została poprzedzona konsultacjami z Grupą Roboczą ds. Kolei, stowarzyszeniem międzybranżowym zajmującym się wdrożeniem protokołu kolejowego, którego członkami są między innymi Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, Europejski Bank Inwestycyjny, Międzyrządowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) i Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Kolejowego.

W trakcie konsultacji podkreślono w szczególności ścisły związek pomiędzy zawarciem protokołu kolejowego a przyjęciem czwartego pakietu kolejowego w dniu 30 stycznia 2013 r.

Czwarty pakiet kolejowy ma na celu promowanie większej innowacyjności w sektorze kolejowym w UE poprzez otwieranie krajowych rynków pasażerskich przewozów kolejowych w UE na konkurencję, uproszczenie procedur dopuszczania taboru kolejowego oraz poprawę zarządzania infrastrukturą. Obejmuje on wnioski legislacyjne mające na celu zmianę trzech dyrektyw i dwóch rozporządzeń wraz z komunikatem i trzema

sprawozdaniami[2] oraz podkreśla znaczenie finansowania taboru kolejowego dla otwarcia rynków finansowych, które jest celem protokołu kolejowego.

Przyjęcie protokołu kolejowego będzie sprzyjać nowym inwestycjom w tabor kolejowy w UE, co z kolei przyniesie korzyści podmiotom gospodarczym oraz ogółowi społeczeństwa. W ten sposób – poprzez zachęcanie do wzmożonych inwestycji w infrastrukturę i promowanie tworzenia nowych miejsc pracy w sektorze wytwórczym – wspiera się unijną agendę wzrostu.

Protokół kolejowy jest również zgodny z celem, którym jest wspieranie przejścia do bardziej ekologicznych i bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy, jak podkreślono w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r.[3].

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3. Uprawnienia Unii Europejskiej

Konwencja kapsztadzka i jej protokoły wchodzą częściowo w zakres wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej. W związku z tym państwa członkowskie nie mogą ratyfikować protokołów bez uprzedniego zatwierdzenia protokołów przez UE.

W drodze decyzji Rady w dniu 28.4.2009 r. UE faktycznie przystąpiła do protokołu lotniczego oraz do konwencji kapsztadzkiej[4] oraz podpisała protokół kolejowy w dniu 10.12.2009 r.[5]. Wraz z podpisaniem protokołu kolejowego złożono oświadczenie w sprawie kompetencji Wspólnoty Europejskiej zgodnie z art. XXII ust. 2 protokołu kolejowego, który wymaga, by w momencie podpisania, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia regionalna organizacja integracji gospodarczej złożyła ogólne oświadczenie i określiła w nim sprawy objęte zakresem protokołu kolejowego, w odniesieniu do których państwa członkowskie tej organizacji przekazały jej swoje kompetencje.

Należy zmienić ust. 6 oświadczenia w sprawie kompetencji Wspólnoty złożonego przy podpisaniu w celu jego zaktualizowania, a mianowicie uwzględnienia decyzji Komisji 2012/757/UE i skorygowania odesłania do artykułu V ust. 2 protokołu, które powinno być odesłaniem do art. XIV. W związku z tym wraz z zatwierdzeniem należy odpowiednio zmienić oświadczenie. Skorygowany tekst oświadczenia w sprawie kompetencji Unii Europejskiej jest zawarty w załączniku.

Unia Europejska posiada wyłączną kompetencję w pewnych sprawach uregulowanych w protokole kolejowym i mających wpływ na rozporządzenie (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych[6], rozporządzenie (WE) nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego[7] oraz rozporządzenie (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)[8]. Ponadto w sprawach uregulowanych protokołem kolejowym i mających wpływ na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie

---

2 Informacje na temat czwartego pakietu kolejowego można znaleźć pod następującym adresem: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

3 Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM (2011) 144 final z 28.3.2011.

4 2009/370/WE, Dz.U. L 121 z 15.5.2009, s. 3-7.

5 2009/940/WE, Dz.U. L 331 z 16.12.2009, s. 1-16.

6 Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.

7 Dz.U. L 160 z 30.6.2000, s. 1.

8 Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie)[9] oraz rozporządzenie (WE) nr 881/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową[10] istnieje prawodawstwo Unii Europejskiej.

4. Oświadczenia dotyczące kwestii wchodzących w zakres wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej.

Szereg zasad protokołu kolejowego wymaga lub umożliwia umawiającym się stronom składanie oświadczeń w odniesieniu do stosowania lub zakresu przepisów protokołu lub sposobu, w jaki będą one wdrażane.

Unia Europejska jest uprawniona do składania oświadczeń odnoszących się do artykułów VI, VIII, IX i X protokołu kolejowego, których przedmiot należy do jej wyłącznej kompetencji.

Artykuł VI protokołu kolejowego (*wybór prawa*) stanowi, że strony umowy lub powiązanej umowy gwarancyjnej mogą wybrać prawo właściwe. Tym samym określa on kwestie objęte rozporządzeniem (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I).

Ten daleko idący wybór prawa nie jest zgodny z systemem ustanowionym rozporządzeniem nr 593/2008.

Podobnie jak w przypadku rozwiązania wybranego w decyzji Rady 2009/370/WE z dnia 6 kwietnia 2009 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym oraz jej protokołu lotniczego, państwa członkowskie Unii Europejskiej będą nadal stosować przepisy rozporządzenia nr 593/2008.

Ponieważ art. VI stosuje się jedynie wówczas, gdy składane jest oświadczenie na mocy art. XXVII protokołu kolejowego, Unia Europejska nie powinna w momencie zatwierdzania protokołu kolejowego składać oświadczenia w sprawie stosowania art. VI.

Artykuł 55 konwencji kapsztadzkiej „Zmiana postanowień dotyczących środków tymczasowych orzekanych przed ostatecznym rozstrzygnięciem" przewiduje możliwość niestosowania postanowień art. 13 lub art. 43 lub obu tych artykułów w całości lub w części. Po przystąpieniu do konwencji kapsztadzkiej Unia Europejska oświadczyła, że art. 13 i art. 43 będą miały zastosowanie wyłącznie zgodnie z art. 31 rozporządzenia Bruksela I[11]. Należy podkreślić, że oświadczenie to obowiązuje w całości w odniesieniu do wersji art. 13 i art. 43 konwencji kapsztadzkiej zmienionych protokołem kolejowym w art. VIII. Jak stwierdzono w art. XXIX protokołu kolejowego „Oświadczenia na podstawie Konwencji", oświadczenia składane na podstawie konwencji kapsztadzkiej, w tym składane na mocy art. 55, uznaje się złożone również w ramach protokołu kolejowego, chyba że zastrzeżono inaczej.

Na mocy art. VIII ust. 1, art. VIII protokołu, którego zakres obejmuje tymczasowe środki zabezpieczające, stosuje się w całości lub w części wyłącznie w przypadku, gdy Umawiające się Państwo złożyło odpowiednie oświadczenie, i w zakresie określonym w tym oświadczeniu. Jeżeli Umawiające się Państwo złoży takie oświadczenie w odniesieniu do art. VIII ust. 2, musi ono określić termin wymagany dla uzyskania form tymczasowych środków zabezpieczających określonych w art. 13 ust. 1 konwencji. Proponuje się, aby podobnie do tego, co ustalono w kontekście przystąpienia do protokołu lotniczego, Unia Europejska nie składała oświadczenia w odniesieniu do art. VIII, na mocy art. XXVII ust. 2.

[9] Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.
[10] Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 3.
[11] Dz.U. L 121 z 15.5.2009, s. 7.

Artykuł IX (*Środki zaradcze w przypadku upadłości*) oraz art. X (*Pomoc w przypadku upadłości*) są zasadniczo tożsame z odpowiednimi postanowieniami protokołu lotniczego, w przypadku którego Rada zdecydowała o odrzuceniu. Powyższe postanowienia mają w istocie zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy Umawiające się Państwo będące podstawową jurysdykcją w sprawach upadłościowych złożyło odpowiednie oświadczenie na mocy artykułu XXVII.

Komisja uważa, że w przypadku, w którym podstawowa jurysdykcja w sprawach upadłościowych przysługuje jednemu z państw członkowskich UE, w miejsce protokołu kolejowego należy w każdym przypadku stosować rozporządzenie nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego, podobnie do tego, co ustalono w odniesieniu do konwencji kapsztadzkiej i protokołu lotniczego do tej konwencji. Aby osiągnąć ten cel, a zarazem utrzymać pewność prawa, Komisja zaleca, by Unia Europejska nie decydowała się na stosowanie, w całości lub w części, żadnego z wariantów określonych w art. IX protokołu.

W związku z tym proponuje się, by Unia Europejska nie składała oświadczenia, o którym mowa w art. IX protokołu, na mocy art. XXVII ust. 3, ani oświadczenia o pomocy w przypadku upadłości, o którym mowa w art. X, powiązanego z oświadczeniem z art. IX, na mocy artykułu XXVII ust. 1.

2013/0184 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zatwierdzenia, w imieniu Unii Europejskiej, protokołu luksemburskiego do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjętego w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r.

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 81 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 6 lit. a),

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego[1]:

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Unia Europejska działa na rzecz ustanowienia wspólnej przestrzeni sądowej opartej na zasadzie wzajemnego uznawania orzeczeń sądowych.

(2) Protokół do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym (zwanej dalej „konwencją kapsztadzką") dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego (zwany dalej „protokołem kolejowym"), przyjęty w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r., stanowi cenny wkład w regulację na szczeblu międzynarodowym. W związku z tym postanowienia tego aktu dotyczące spraw należących do wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej powinny zacząć obowiązywać możliwie jak najszybciej.

(3) Komisja wynegocjowała protokół kolejowy w imieniu Wspólnoty Europejskiej, w odniesieniu do części wchodzących w zakres wyłącznej kompetencji Wspólnoty Europejskiej.

(4) Artykuł XXII ust. 1 protokołu kolejowego stanowi, że regionalne organizacje integracji gospodarczej, właściwe w zakresie określonych spraw uregulowanych protokołem kolejowym, mogą podpisać, przyjąć, zatwierdzić wyżej wymieniony protokół lub do niego przystąpić.

(5) W protokole kolejowym uregulowano również niektóre ze spraw wchodzących zakres rozporządzenia (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych[2], rozporządzenia (WE) nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego[3], rozporządzenia (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)[4],

[1] Dz.U. C […] z […], s. […].
[2] Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.
[3] Dz.U. L 160 z 30.6.2000, s. 1.
[4] Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie)[5] oraz rozporządzenia (WE) nr 881/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową[6].

(6) Wspólnota Europejska podpisała protokół kolejowy w dniu 10.12.2009 r. po tym, jak Rada upoważniła do jego podpisania decyzją 2009/940/WE z dnia 30 listopada 2009 r.[7].

(7) Unii Europejskiej przysługują wyłączne kompetencje w zakresie niektórych spraw uregulowanych protokołem kolejowym, natomiast w pozostałych sprawach uregulowanych przez ten akt właściwe są państwa członkowskie.

(8) Unia Europejska powinna zatem zatwierdzić protokół kolejowy. Artykuł XXII ust. 2 protokołu kolejowego stanowi, że w momencie podpisania, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia regionalna organizacja integracji gospodarczej składa oświadczenie określające sprawy regulowane przez wymieniony protokół, w odniesieniu do których państwa członkowskie tej organizacji przekazały jej swoje kompetencje.

(9) Oświadczenie w sprawie kompetencji Wspólnoty Europejskiej złożono w momencie podpisywania tego aktu. Wskazane jest odnowienie tego oświadczenia w momencie zatwierdzenia protokołu kolejowego w celu uwzględnienia zmian legislacyjnych oraz skorygowania błędu rzeczowego w poprzednim oświadczeniu.

(10) Artykuły VII, VIII, IX i X protokołu kolejowego mają zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do Umawiającego się Państwa, które złożyło odpowiednie oświadczenie na mocy art. XXVII wymienionego protokołu, na warunkach określonych w tym oświadczeniu. W momencie zatwierdzania protokołu kolejowego Unia Europejska nie złoży oświadczenia na mocy art. XXVII ust. 2 dotyczącego stosowania art. VIII ani też nie złoży żadnego z oświadczeń, na jakie zezwala art. XXVII (1) i (3). Nie wpłynie to na kompetencje państw członkowskich w zakresie przepisów prawa materialnego dotyczących upadłości.

(11) Zjednoczone Królestwo oraz Irlandia są związane rozporządzeniem (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, rozporządzeniem (WE) nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego, rozporządzeniem (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) i w związku z powyższym biorą udział w przyjęciu niniejszej decyzji.

(12) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej decyzji, nie jest nią związana ani jej nie stosuje,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Europejskiej Protokół do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjęty w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r.

---

5 Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.
6 Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 3.
7 Dz.U. L 331 z 16.12.2009, s. 1-16.

Tekst protokołu załączony jest do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Przewodniczący Rady wyznacza osobę upoważnioną do złożenia, w imieniu Unii Europejskiej, instrumentu zatwierdzenia, o którym mowa w art. XXVII protokołu, w celu wyrażenia zgody Unii Europejskiej na to, aby protokół stał się dla niej wiążący.

Artykuł 3

W momencie zatwierdzania protokołu Unia Europejska składa oświadczenie określone w załączniku, zgodnie z art. XXII ust. 2 protokołu.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem … r.[8].

Sporządzono w Brukseli dnia … r.

W imieniu Rady
Przewodniczący

[8] Data wejścia w życie Porozumienia zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przez Sekretariat Generalny Rady.

ZAŁĄCZNIK

Oświadczenie na mocy art. XXII ust. 2 dotyczące właściwości Unii Europejskiej w sprawach uregulowanych przez Protokół do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego („protokół kolejowy"), przyjęty w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r., w odniesieniu do których państwa członkowskie przekazały swoje kompetencje Unii Europejskiej.

1. Artykuł XXII protokołu kolejowego stanowi, że regionalne organizacje integracji gospodarczej, w skład których wchodzą suwerenne państwa i które posiadają kompetencje w zakresie określonych spraw uregulowanych przez ten protokół, mogą go zatwierdzić pod warunkiem złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. XXII ust. 2. Unia Europejska podjęła decyzję o zatwierdzeniu protokołu kolejowego, w związku z czym składa takie oświadczenie.

2. Do Unii Europejskiej należą obecnie Królestwo Belgii, Republika Bułgarii, Republika Czeska, Królestwo Danii, Republika Federalna Niemiec, Republika Estońska, Irlandia, Republika Grecka, Królestwo Hiszpanii, Republika Francuska, Republika Włoska, Republika Cypryjska, Republika Łotewska, Republika Litewska, Wielkie Księstwo Luksemburga, Republika Węgierska, Republika Malty, Królestwo Niderlandów, Republika Austrii, Rzeczpospolita Polska, Republika Portugalska, Rumunia, Republika Słowenii, Republika Słowacka, Republika Finlandii, Królestwo Szwecji oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

3. Niniejsze oświadczenie nie ma jednak zastosowania do Królestwa Danii zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

4. Niniejsze oświadczenie nie dotyczy tych terytoriów państw członkowskich, do których nie ma zastosowania Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, oraz pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich aktów i stanowisk, które mogą zostać przyjęte na mocy protokołu kolejowego przez zainteresowane państwa członkowskie w imieniu i w interesie tych terytoriów.

5. Państwa członkowskie Unii Europejskiej przekazały Wspólnocie kompetencje w odniesieniu do spraw, które mogą mieć wpływ lub wywołać zmianę zasad zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych[20], rozporządzeniu (WE) nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego[21], rozporządzeniu (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)[22], dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie)[23] oraz rozporządzeniu (WE) nr 881/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową[24].

6. Jeśli chodzi o system numeracji pojazdów, UE przyjęła w drodze decyzji 2006/920/WE (decyzja Komisji z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu Ruch kolejowy transeuropejskiego systemu kolei

[20] Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.
[21] Dz.U. L 160 z 30.6.2000, s. 1.
[22] Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.
[23] Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.
[24] Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 3.

konwencjonalnych), zaktualizowanej ostatnio decyzją Komisji 2012/757/UE, system numeracji, który może być odpowiedni do celów identyfikacji taboru kolejowego w myśl art. XIV protokołu kolejowego.

Ponadto decyzją 2007/756/WE (decyzja Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE), zaktualizowaną ostatnio decyzją Komisji 2012/757/UE, UE poczyniła znaczne postępy, jeśli chodzi o wymianę danych pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej oraz rejestr międzynarodowy. Państwa członkowskie Unii Europejskiej wprowadziły krajowe rejestry pojazdów, przy czym należy unikać rejestrowania w nich danych wprowadzonych do rejestru międzynarodowego z rejestru międzynarodowego.

7. Unia Europejska nie składa oświadczenia na mocy art. XXVII ust. 2 dotyczącego stosowania art. VIII ani żadnego z oświadczeń, na jakie zezwala art. XXVII ust. 1 i 3. Państwa członkowskie zachowują kompetencje w zakresie przepisów prawa materialnego dotyczących upadłości.

8. Wykonywanie kompetencji, które państwa członkowskie przekazały Unii Europejskiej na mocy Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, może podlegać, ze swej natury, ciągłym zmianom. W ramach Traktatów właściwe instytucje mogą podejmować decyzje określające zakres kompetencji Unii Europejskiej. W związku z czym ta ostatnia zastrzega sobie prawo odpowiedniego zmieniania niniejszego oświadczenia, przy czym nie będzie to stanowić warunku wykonywania posiadanych przez nią kompetencji w odniesieniu do spraw uregulowanych przez protokół kolejowy.