EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 11. 6. 2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o schválení luxemburského protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu, v mene Európskej únie

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1. Účel tohto návrhu

Komisia navrhuje, aby Európska únia schválila Protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúci sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá (ďalej len „železničný protokol“ alebo „luxemburský protokol“) prijatý na diplomatickej konferencii, ktorá sa konala pod spoločnou záštitou Medzinárodného ústavu pre zjednotenie súkromného práva (UNIDROIT) a Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú dopravu (OTIF) v dňoch 12. až 23. februára 2007 v Luxemburgu.

Európska únia sa na základe rozhodnutia Rady z 30. novembra 2009[1] rozhodla podpísať železničný protokol. K jeho podpísaniu došlo 10. decembra 2009.

2. Dohovor z Kapského Mesta a železničný protokol

2.1. Rozsah pôsobnosti

Dohovor o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia (ďalej len „dohovor z Kapského Mesta“ alebo „dohovor“) a Protokol týkajúci sa záležitostí špecifických pre letecké zariadenia (ďalej len „letecký protokol“) boli prijaté na diplomatickej konferencii, ktorá sa konala v Kapskom Meste od 29. októbra do 16. novembra 2001.

Európska únia na základe rozhodnutia Rady zo 6. apríla 2009 schválila pristúpenie k dohovoru z Kapského Mesta a k leteckému dohovoru a 28. apríla 2009 uložila svoju listinu o pristúpení.

V dohovore sú ustanovené jednotné pravidlá pre založenie a účinky medzinárodnej zábezpeky (záložná zmluva, dohoda o výhrade vlastníckeho práva alebo zmluva o prenájme) na určité kategórie mobilných zariadení určených v protokoloch týkajúcich sa týchto kategórií: letecké zariadenia, železničné koľajové vozidlá a kozmické zariadenia.

Uvedený nástroj tvorí základný dohovor ustanovujúci právne predpisy uplatniteľné na všetky kategórie mobilných zariadení a niekoľko špecifických protokolov obsahujúcich osobitné pravidlá týkajúce sa konkrétnych typov zariadení.

Týmito protokolmi možno zmeniť dohovor v prípadoch, keď si to vyžadujú špecifické charakteristiky príslušného odvetvia. To znamená, že pokiaľ ide o príslušnú kategóriu mobilných zariadení, prednosť má protokol, a nie dohovor. Povinnosti členských štátov v rámci dohovoru sa líšia v závislosti od protokolu, ku ktorému pristúpili. Dohovor sa môže uplatňovať na danú kategóriu mobilných zariadení iba vtedy, keď nadobudne platnosť príslušný protokol, a len medzi jednotlivými stranami tohto protokolu. Dohovor a protokol sa však potom musia chápať spoločne ako jeden nástroj.

Dohovor sa uplatňuje v prípade, keď sa dlžník nachádza v zmluvnom štáte (článok 3), keďže v rozličných protokoloch sú ustanovené špecifické spojovacie prvky (t. j. štát registrácie). Zábezpeka založená podľa dohovoru (články 1 a 2) sa týka zaregistrovaného predmetu, ale aj s ním súvisiacich práv a výťažkov, a v príslušnom protokole môže byť ustanovené, aby sa na predaj tohto predmetu uplatňoval dohovor (článok 41 dohovoru). Dohovor posilňuje práva príjemcov tejto jednotnej vecnej zábezpeky vo forme predmetov, ktoré sú mobilnými zariadeniami, v prípade neplnenia záväzkov dlžníkom (článok 8 až 15). Dohovorom sa stanovuje aj medzinárodný systém pre veriteľov, ktorý im umožňuje zaregistrovať si

[1] Ú. v. EÚ L 331, 16.12.2009, s. 1.

zábezpeky na rozličné kategórie predmetov, ktoré sú mobilnými zariadeniami (články 16 až 26), pričom prednosť má zaregistrovaná zábezpeka veriteľa (článok 29).

2.2. Ciele železničného protokolu

Protokol si kladie za cieľ uľahčiť financovanie železničných koľajových vozidiel vysokej hodnoty vytvorením mimoriadne silných medzinárodných záruk pre veriteľov (predávajúcich na úver a inštitúcie poskytujúce úver na takýto predaj), ktorí majú vďaka týmto zárukám „absolútnu“ prednosť vo vzťahu k týmto hodnotným predmetom v medzinárodnom registri.

Tento železničný protokol stanovuje isté pravidlá, pokiaľ ide o určenie prednosti a o vynútiteľnosť medzinárodných zábezpek pre určité kategórie veriteľov financujúcich koľajové vozidlá – t. j. pre stranu poskytujúcu záloh, potenciálneho predávajúceho alebo prenajímateľa. Ďalej protokol priznáva veriteľom konkrétne opravné prostriedky v prípade neplnenia záväzkov (článok VII) a tri alternatívy na opravné prostriedky v prípade platobnej neschopnosti (článok IX). Podľa kapitoly III bude na internete k dispozícii medzinárodný register zábezpek a zriaďuje sa dozorný orgán. Napokon článkom XXV sa zmluvným štátom za určitých podmienok povoľuje vyhlásiť výnimky pre verejnú službu.

Železničný protokol vytvára medzinárodný systém jedinečnej a nemennej registrácie medzinárodných zábezpek. Protokol dopĺňa a zároveň podporuje európsky identifikačný systém číslovania vozidiel (prijatý podľa smernice o interoperabilite železníc). Zaručuje, že jednotlivé strany môžu registrovať a vyhľadávať svoje zábezpeky z akéhokoľvek miesta v rámci EÚ, keďže vďaka internetu je register dostupný 24 hodín denne.

Takýto nástroj bude pravdepodobne veľkým prínosom pre európsky železničný priemysel, banky aj vlády tým, že bude stimulovať kapitálové investície do železničného sektora a podporí vytvorenie skutočne fungujúceho lízingového trhu.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI

Iniciatíve Komisie týkajúcej sa návrhu schválenia železničného protokolu, po podpísaní Európskou úniou v roku 2009, predchádzali konzultácie s pracovnou skupinou pre železničnú dopravu, ktorá predstavuje medziodvetvovú asociáciu zaoberajúcu sa implementáciou železničného protokolu. Jej členmi sú, okrem iného, Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, Európska investičná banka, Medzivládna organizácia pre medzinárodnú železničnú dopravu (OTIF), Medzinárodná únia železníc (UIC) a Únia európskych železničných priemyselných odvetví.

Počas konzultácií bolo predovšetkým zdôraznené úzke prepojenie medzi uzatvorením železničného protokolu a prijatím štvrtého železničného balíka, ktoré sa uskutočnilo 30. januára 2013.

Štvrtý železničný balík je zameraný na podporu inovácií v oblasti železničnej dopravy v EÚ, a to najmä otváraním trhov vnútroštátnej osobnej dopravy v EÚ hospodárskej súťaži, zjednodušením postupov týkajúcich sa povolení pre železničné koľajové vozidlá a zlepšením riadenia infraštruktúry. Obsahuje legislatívne návrhy na zmenu troch smerníc a dvoch nariadení, ako aj oznámenie a tri správy[2] a zdôrazňuje dôležitosť financovania železničných koľajových vozidiel v záujme otvorenia finančných trhov, čo je cieľom železničného protokolu.

[2] Informácie o štvrtom železničnom balíku sa nachádzajú na nasledujúcej lokalite: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

Prijatie železničného protokolu podporí nové investície v oblasti železničných koľajových vozidiel v EÚ a bude prínosom pre prevádzkovateľov aj pre verejnosť. Bude tiež určitou oporou pre program EÚ na podporu rastu, pretože podnieti investície do infraštruktúry a podporí aj vytváranie pracovných miest vo výrobnom sektore.

Železničný protokol je tiež v súlade s cieľom presadzovania prechodu na ekologickejší a udržateľnejší spôsob dopravy, akým je napr. železničná doprava. Tento cieľ bol zdôraznený aj v tzv. bielej knihe o doprave[3] z roku 2011.

3. PRÁVNE ASPEKTY NÁVRHU

3. Právomoci Európskej únie

Dohovor z Kapského Mesta a jeho protokoly čiastočne patria do výlučnej právomoci Európskej únie. Členské štáty preto nemôžu ratifikovať protokoly bez ich predchádzajúceho schválenia Európskou úniou.

Prostredníctvom rozhodnutí Rady EÚ v skutočnosti pristúpila k leteckému protokolu súčasne s dohovorom z Kapského Mesta 28. apríla 2009[4] a železničný protokol podpísala 10. decembra 2009[5]. V čase podpísania železničného protokolu sa uskutočnilo vyhlásenie o právomociach Európskeho spoločenstva podľa článku XXII ods. 2 železničného protokolu, ktorý vyžaduje, aby organizácia regionálnej ekonomickej integrácie v čase podpisu, prijatia, schválenia alebo prístupu vydala všeobecné vyhlásenie uvádzajúce tie záležitosti, ktoré upravuje železničný protokol a ktoré patria medzi právomoci prevedené členskými štátmi na túto organizáciu.

Odsek 6 vyhlásenia o právomociach Spoločenstva vydaného v čase podpisu by sa mal zmeniť a aktualizovať, najmä aby sa zohľadnilo rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ a aby sa upravil odkaz na článok V ods. 2 protokolu, ktorý sa tu má nachádzať namiesto článku XIV. V čase schválenia by sa preto vyhlásenie malo zodpovedajúcim spôsobom upraviť. Revidované znenie vyhlásenia o právomociach Európskej únie je uvedené v prílohe.

Európska únia má výlučnú právomoc, pokiaľ ide o určité záležitosti, ktoré upravuje železničný protokol a ktoré sa týkajú nariadenia (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach[6], nariadenia (ES) č. 1346/2000 z 29. mája 2000 o konkurznom konaní[7] a nariadenia (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I)[8]. Okrem toho sa záležitosti upravované železničným protokolom týkajú aj ďalších právnych predpisov Európskej únie: smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie)[9] a nariadenia (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra[10].

4. Vyhlásenia o záležitostiach patriacich do výlučnej právomoci Európskej únie

---

3 Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 v konečnom znení, 28.3.2011.
4 2009/370/ES, Ú. v. EÚ L 121, 15.5.2009, s. 3 – 7.
5 2009/940/ES,Ú. v. EÚ L 331, 16.12.2009, s. 1 – 16.
6 Ú. v. ES L 12, 16.1.2001, s. 1.
7 Ú. v. ES L 160, 30.6.2000, s. 1.
8 Ú. v. EÚ L 177, 4.7.2008, s. 6.
9 Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.
10 Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 3.

Niektoré pravidlá železničného protokolu od zmluvných strán vyžadujú alebo im umožňujú vydať vyhlásenia v súvislosti s uplatniteľnosťou alebo rozsahom pôsobnosti ustanovení, ako aj vyhlásenia o spôsobe, akým budú tieto pravidlá uplatňované.

Európska únia disponuje právomocou vydávať vyhlásenia týkajúce sa článkov VI, VIII, IX a X železničného protokolu, ktorých pôsobnosť patrí výlučne do jej právomoci.

Článok VI železničného protokolu (*voľba práva*) stanovuje, že zmluvné strany dohody alebo príslušnej zmluvy o záruke si môžu zvoliť rozhodné právo. Upravuje teda záležitosť, na ktorú sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I).

Táto rozsiahla voľba práva nie je v súlade so systémom ustanoveným nariadením č. 593/2008.

Podobne ako v prípade riešenia zvoleného prostredníctvom rozhodnutia Rady 2009/370/ES zo 6. apríla 2009 o pristúpení Európskeho spoločenstva k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia a k jeho leteckému protokolu budú členské štáty Európskej únie naďalej uplatňovať ustanovenia nariadenia č. 593/2008.

Keďže článok VI sa uplatňuje len vtedy, ak sa v súlade s článkom XXVII železničného protokolu vydá vyhlásenie, Európska únia by v čase schválenia železničného protokolu nemala vydať vyhlásenie týkajúce sa uplatňovania článku VI.

Článok 55 dohovoru z Kapského Mesta, *„Úprava ustanovení týkajúcich sa predbežných opatrení do vydania konečného rozhodnutia“*, predpokladá možnosť úplne alebo čiastočne neuplatňovať ustanovenia článku 13, článku 43 alebo oboch článkov. Po pristúpení k dohovoru z Kapského Mesta Európska únia vyhlásila, že články 13 a 43 sa budú uplatňovať len v súlade s článkom 31 nariadenia Brusel I[11]. Je nevyhnutné zdôrazniť, že toto vyhlásenie sa bude v plnom rozsahu uplatňovať v zneniach článkov 13 a 43 dohovoru z Kapského Mesta zmeneného železničným protokolom v článku VIII. Ako sa v článku XXIX železničného protokolu *„Vyhlásenia v súlade s dohovorom“* uvádza, vyhlásenia vydané podľa dohovoru z Kapského Mesta vrátane tých, ktoré sú vydané podľa článku 55, by sa mali pokladať za vyhlásenia vydané v súlade so železničným protokolom, pokiaľ nie je stanovené inak.

Podľa článku VIII ods. 1 sa článok VIII protokolu, ktorý sa týka predbežných opatrení, uplatňuje úplne alebo čiastočne iba vtedy, ak zmluvný štát vydal v tomto zmysle pozitívne vyhlásenie v rozsahu uvedenom v tomto vyhlásení. V prípade, že zmluvný štát vydá takéto vyhlásenie vzhľadom na článok VIII ods. 2, musí stanoviť požadovanú lehotu na získanie predbežných opatrení stanovených v článku 13 ods. 1 dohovoru. Navrhuje sa, aby podobne ako v prípade rozhodnutia v súvislosti s pristúpením k leteckému protokolu Európska únia nevydávala podľa článku XXVII ods. 2 vyhlásenie uvedené v článku VIII.

Článok IX (*Opravné prostriedky v prípade platobnej neschopnosti*) a článok X (*Pomoc pri platobnej neschopnosti*) sú prakticky rovnaké ako príslušné ustanovenia leteckého protokolu, ktoré sa Rada rozhodla neuplatňovať. Vyššie uvedené ustanovenia sa v skutočnosti uplatňujú len vtedy, ak zmluvný štát, ktorý má primárnu právomoc vo veciach platobnej neschopnosti, vydá v tomto zmysle príslušné vyhlásenie podľa článku XXVII.

Ak má primárnu právomoc vo veciach platobnej neschopnosti členský štát, malo by sa podľa názoru Komisie uplatňovať namiesto železničného protokolu nariadenie č. 1346/2000 z 29. mája 2000 o konkurznom konaní, podobne ako v prípade rozhodnutia týkajúceho sa dohovoru z Kapského Mesta a jeho leteckého protokolu. Aby bolo možné dosiahnuť tento cieľ a zachovať právnu istotu, Komisia odporúča, aby sa Európska únia nerozhodla pre úplné alebo čiastočné uplatňovanie akejkoľvek z alternatív stanovených v článku IX protokolu.

[11] Ú. v. EÚ L 121, 15.5.2009, s. 7.

Z toho vyplýva, že sa navrhuje, aby Európska únia nevydala vyhlásenie uvedené v článku IX protokolu podľa článku XXVII ods. 3 ani vyhlásenie o pomoci pri platobnej neschopnosti uvedené v článku X, ktoré je spojené s vyhlásením v článku IX, podľa článku XXVII ods. 1.

2013/0184 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o schválení luxemburského protokolu k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu, v mene Európskej únie

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 81 ods. 2 v spojení s článkom 218 ods. 6 písm. a),

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

so zreteľom na súhlas Európskeho parlamentu[1],

keďže:

(1) Európska únia sa usiluje vytvoriť spoločný justičný priestor opierajúci sa o zásadu vzájomného uznávania súdnych rozhodnutí.

(2) Protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia (ďalej len „dohovor z Kapského Mesta“) týkajúci sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá (ďalej len „železničný protokol“), prijatý 23. februára 2007 v Luxemburgu, je užitočným prínosom k právnej regulácii na medzinárodnej úrovni. Je preto žiaduce, aby sa ustanovenia tohto právneho nástroja, ktoré sa týkajú záležitostí patriacich do výlučnej právomoci Európskej únie, začali uplatňovať čo najskôr.

(3) Komisia rokovala v mene Európskeho spoločenstva o tých častiach železničného protokolu, ktoré patria do výlučnej právomoci Európskeho spoločenstva.

(4) V článku XXII ods. 1 železničného protokolu sa stanovuje, že organizácie regionálnej ekonomickej integrácie, do právomoci ktorých patria určité záležitosti upravované železničným protokolom, môžu tento protokol podpísať, prijať, schváliť alebo k nemu pristúpiť.

(5) Určité záležitosti, na ktoré sa vzťahuje železničný protokol, sú upravené aj nariadením (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach[2], nariadením (ES) č. 1346/2000 z 29. mája 2000 o konkurznom konaní[3], nariadením (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I)[4], smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve

[1] Ú. v. EÚ C , , s. .
[2] Ú. v. ES L 12, 16.1.2001, s. 1.
[3] Ú. v. ES L 160, 30.6.2000, s. 1.
[4] Ú. v. EÚ L 177, 4.7.2008, s. 6.

(prepracované znenie)[5] a nariadením (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra[6].

(6) Európske spoločenstvo podpísalo železničný protokol 10. decembra 2009 po tom, ako Rada schválila podpísanie rozhodnutím 2009/940/ES z 30. novembra 2009[7].

(7) Niektoré záležitosti upravované železničným protokolom patria do výlučnej právomoci Európskej únie, zatiaľ čo iné záležitosti upravované týmto právnym nástrojom patria do právomoci členských štátov.

(8) Európska únia by preto mala tento protokol schváliť. V článku XXII ods. 2 železničného protokolu sa stanovuje, že organizácia regionálnej ekonomickej integrácie vydá pri podpise, prijatí, schválení alebo pristúpení vyhlásenie, v ktorom sa špecifikujú záležitosti upravované týmto protokolom, pre ktoré na ňu jej členské štáty preniesli právomoc.

(9) Vyhlásenie o právomoci Európskeho spoločenstva bolo vydané v čase podpísania tohto právneho nástroja. Toto vyhlásenie sa odporúča obnoviť v čase schválenia železničného protokolu, aby bolo možné zohľadniť právne predpisy a opraviť faktickú chybu v predchádzajúcom vyhlásení.

(10) Články VII, VIII, IX a X železničného protokolu sa uplatňujú len vtedy, ak zmluvný štát vydal v tomto zmysle vyhlásenie podľa článku XXVII uvedeného protokolu a na základe podmienok stanovených v uvedenom vyhlásení. Európska únia v čase schválenia železničného protokolu nevydá vyhlásenie podľa článku XXVII ods. 2 týkajúce sa uplatňovania článku VIII ani nevydá žiadne z vyhlásení podľa článku XXVII ods. 1 a 3. Právomoc členských štátov týkajúca sa pravidiel hmotného práva, pokiaľ ide o platobnú neschopnosť, nebude dotknutá.

(11) Spojené kráľovstvo a Írsko sú viazané nariadením (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach, nariadením (ES) č. 1346/2000 z 29. mája 2000 o konkurznom konaní a nariadením (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I), a preto sa zúčastňujú na prijímaní tohto rozhodnutia.

(12) V súlade s článkami 1 a 2 Protokolu č. 22 o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii a k Zmluve o fungovaní Európskej únie, sa Dánsko nezúčastňuje na prijímaní tohto rozhodnutia, nie je ním viazané ani nepodlieha jeho uplatňovaniu,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúci sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá, prijatý 23. februára 2007 v Luxemburgu, sa týmto v mene Európskej únie schvaľuje.

Znenie protokolu je pripojené k tomuto rozhodnutiu.

---

[5] Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.
[6] Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 3.
[7] Ú. v. EÚ L 331, 16.12.2009, s. 1 – 16.

Článok 2

Predseda Rady určí osobu oprávnenú uložiť v mene Európskej únie schvaľovaciu listinu stanovenú v článku XXVII protokolu s cieľom vyjadriť súhlas Európskej únie s tým, že bude týmto protokolom viazaná.

Článok 3

V čase schválenia protokolu Európska únia vydá vyhlásenie stanovené v prílohe v súlade s článkom XXII ods. 2 protokolu.

Článok 4

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňa […][1].

V Bruseli

Za Radu
predseda

[1] Dátum nadobudnutia účinnosti dohody uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* Generálny sekretariát Rady.

PRÍLOHA

Vyhlásenie podľa článku XXII ods. 2 týkajúce sa právomoci Európskej únie v záležitostiach upravovaných Protokolom k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúcim sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá („železničný protokol“), prijatým 23. februára 2007 v Luxemburgu, pre ktoré členské štáty preniesli právomoc na Európsku úniu

1. V článku XXII železničného protokolu sa stanovuje, že organizácie regionálnej ekonomickej integrácie, ktoré sú tvorené suverénnymi štátmi a do právomoci ktorých patria určité záležitosti upravované týmto protokolom, môžu schváliť tento protokol pod podmienkou, že vydajú vyhlásenie uvedené v článku XXII ods. 2. Európska únia sa rozhodla schváliť železničný protokol a v súlade s tým vydáva toto vyhlásenie.

2. V súčasnosti sú členskými štátmi Európskej únie Belgické kráľovstvo, Bulharská republika, Česká republika, Dánske kráľovstvo, Spolková republika Nemecko, Estónska republika, Írsko, Helénska republika, Španielske kráľovstvo, Francúzska republika, Talianska republika, Cyperská republika, Lotyšská republika, Litovská republika, Luxemburské veľkovojvodstvo, Maďarská republika, Maltská republika, Holandské kráľovstvo, Rakúska republika, Poľská republika, Portugalská republika, Rumunsko, Slovinská republika, Slovenská republika, Fínska republika, Švédske kráľovstvo a Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska.

3. Toto vyhlásenie sa však v súlade s článkami 1 a 2 Protokolu č. 22 o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii a k Zmluve o fungovaní Európskej únie, nevzťahuje na Dánske kráľovstvo.

4. Toto vyhlásenie sa neuplatňuje na územia členských štátov, na ktorých sa neuplatňuje Zmluva o fungovaní Európskej únie, a nie sú ním dotknuté akty alebo pozície, ktoré môžu prijať v rámci železničného protokolu príslušné členské štáty v mene a v záujme týchto území.

5. Členské štáty Európskej únie preniesli na Spoločenstvo právomoc v záležitostiach, ktoré môžu ovplyvniť alebo meniť pravidlá týkajúce sa nariadenia (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach[20], nariadenia (ES) č. 1346/2000 z 29. mája 2000 o konkurznom konaní[21], nariadenia (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I)[22], smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie)[23] a nariadenia (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra[24].

6. Pokiaľ ide o systém číslovania vozidiel, EÚ prijala prostredníctvom svojho rozhodnutia 2006/920/ES (rozhodnutie Komisie z 11. augusta 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému Prevádzka a riadenie dopravy transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy) nedávno aktualizovaného rozhodnutím Komisie 2012/757/EÚ systém číslovania, ktorý je vhodný na účely identifikácie železničných koľajových vozidiel, ako je uvedené v článku XIV železničného protokolu.

---

20 Ú. v. ES L 12, 16.1.2001, s. 1.
21 Ú. v. ES L 160, 30.6.2000, s. 1.
22 Ú. v. EÚ L 177, 4.7.2008, s. 6.
23 Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.
24 Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 3.

Okrem toho, pokiaľ ide o výmenu údajov medzi členskými štátmi Európskej únie a medzinárodným registrom, EÚ dosiahla významný pokrok prostredníctvom svojho rozhodnutia 2007/756/ES (rozhodnutie Komisie z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES) nedávno aktualizovaného rozhodnutím Komisie 2012/757/EÚ. Členské štáty Európskej únie implementovali národné registre vozidiel, vďaka čomu by sa malo zamedziť duplicite údajov, ktoré sú dostupné v medzinárodnom registri.

7. Európska únia nevydá vyhlásenie podľa článku XXVII ods. 2 týkajúce sa uplatňovania článku VIII ani nevydá žiadne z vyhlásení podľa článku XXVII ods. 1 a 3. Členské štáty si ponechajú svoju právomoc týkajúcu sa pravidiel hmotného práva, pokiaľ ide o platobnú neschopnosť.

8. Výkon právomoci, ktorú členské štáty preniesli na Európsku úniu podľa Zmluvy o Európskej únii a Zmluvy o fungovaní Európskej únie, podlieha svojou podstatou nepretržitému vývoju. V rámci zmlúv môžu príslušné inštitúcie prijímať rozhodnutia, ktoré určujú rozsah právomoci Európskej únie. Európska únia si preto vyhradzuje právo v súlade s uvedeným toto vyhlásenie zmeniť, čo však nie je nevyhnutnou podmienkou pre výkon jej právomocí v záležitostiach upravených železničným protokolom.