

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 2.3.2009
KOM(2009) 94 wersja ostateczna

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania przez Wspólnotę Europejską Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, przyjętego w Luksemburgu w dniu 23 lutego 2007 r.

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

1. Cel niniejszego wniosku

Komisja występuje z wnioskiem o podpisanie przez Wspólnotę 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). W konferencji dyplomatycznej uczestniczyły 42 państwa i 11 organizacji międzynarodowych. Komisja Europejska uczestniczyła w negocjacjach w imieniu Wspólnoty Europejskiej na podstawie wytycznych Rady przyjętych w dniu 28 lutego 2003 r. Dwa państwa członkowskie – Luksemburg i Włochy – podpisały protokół na zakończenie konferencji.

2. Konwencja kapsztadzka i protokół kolejowy.

2.1. Zakres zastosowania

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 29 października – 16 listopada 2001 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 jeżeli 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 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).

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 międzynarodowy rejestr będzie udostępniany przez internet oraz zostanie utworzony Organ Nadzoru. Wreszcie art. XXV upoważnia umawiające się państwa do złożenia po spełnieniu określonych warunków oświadczeń o wyłączeniach z powodu świadczenia usług użyteczności publicznej.

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.

Taki akt prawny, którego stronami jest wielu z najważniejszych partnerów handlowych Wspólnoty, może przynieść duże korzyści europejskiemu sektorowi kolejowemu, bankom i władzom państwowym, zachęcając do inwestycji kapitałowych w sektorze kolejowym i wspierając tworzenie prawdziwego rynku najmu. Jednak chcąc skorzystać z tych możliwości, Wspólnota musi najpierw podpisać i ratyfikować protokół kolejowy.

3. Kompetencje Wspólnoty

Konwencja kapsztadzka oraz protokoły do niej są aktami o charakterze mieszanym, których zakres regulacji podlega częściowo wyłącznym kompetencjom Wspólnoty. W 2002 r. Komisja przedstawiła dwa wnioski dotyczące podpisania i zawarcia przez Wspólnotę konwencji kapsztadzkiej i protokołu lotniczego. W lipcu 2008 r. Komisja przedstawiła zmieniony wniosek dotyczący jedynie zawarcia tych instrumentów międzynarodowych, jako że w związku z ich wejściem w życie nie ma już możliwości ich podpisania.

Wspólnocie przysługuje kompetencja w pewnych sprawach uregulowanych w protokole kolejowym i mających wpływ na rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych¹, rozporządzenie Rady (WE) nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego² oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)³. Ponadto istnieją akty prawa

¹ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.

² Dz.U. L 160 z 30.6.2000, s. 1.

³ Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

wspólnotowego 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 interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie)⁴ oraz rozporządzenie (WE) nr 881/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową⁵. Z tych powodów państwa członkowskie nie mogą podpisać protokołu kolejowego samodzielnie.

W dniu 28 lutego 2003 r. Rada upoważniła Komisję do negocjowania w imieniu Wspólnoty, podczas konferencji dyplomatycznej w Luksemburgu, postanowień protokołu kolejowego należących do wyłącznej kompetencji Wspólnoty i wpływających na prawo wspólnotowe.

Zgodnie z art. XXII protokołu kolejowego „regionalne organizacje integracji gospodarczej” mogą podpisać, przyjąć, zatwierdzić ten akt lub przystąpić do niego. Do celów protokołu kolejowego „regionalna organizacja integracji gospodarczej” oznacza organizację mającą kompetencje w zakresie określonych spraw uregulowanych protokołem i mogącą go podpisać. Dzięki tej definicji Wspólnota będzie mogła podpisać ten akt, pod warunkiem uzyskania niezbędnej zgody instytucji wspólnotowych. Zgodnie z art. XXII ust. 3 wszelkie zawarte w protokole odniesienia do „Umawiającego się Państwa/Umawiających się Państw” lub „Państw-Stron” dotyczą również Wspólnoty, o ile wymaga tego kontekst odniesienia.

Artykuł XXII ust. 2 protokołu kolejowego zawiera wymóg, by w momencie podpisania, przyjęcia, zatwierdzenia protokołu lub przystąpienia do niego Wspólnota złożyła ogólne oświadczenie określając sprawy objęte zakresem protokołu kolejowego, które należą do kompetencji Wspólnoty. W tym celu przedstawiono projekt oświadczenia w załączniku. Jego treść opiera się na aktualnych kompetencjach Wspólnoty przyznanych jej przez rozporządzenia (WE) nr 44/2001 z 22 grudnia 2000 r., nr 1346/2000 z 29 maja 2000 r. oraz nr 593/2008 z 17 czerwca 2008 r., dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) oraz rozporządzenie (WE) nr 881/2004 z 29 kwietnia 2004 r.

W świetle wyżej przedstawionych uwag Komisja proponuje, by Rada przyjęła poniższą decyzję zezwalającą na podpisanie Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, poprzez złożenie wyżej wymienionego oświadczenia, którego tekst załączono w załączniku.

⁴ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁵ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania przez Wspólnotę Europejską Protokołu 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 ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 61 lit. c) w związku z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji⁶,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wspólnota 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 Wspólnoty powinny zacząć obowiązywać możliwie jak najszybciej.
- (3) Komisja wynegocjowała protokół kolejowy w imieniu Wspólnoty, w zakresie części należących do wyłącznej kompetencji Wspólnoty.
- (4) Artykuł XXII ust. 1 protokołu kolejowego stanowi, że regionalna organizacja integracji gospodarczej, mająca kompetencje w zakresie określonych spraw uregulowanych protokołem, może podpisać ten protokół.
- (5) Protokół pozostaje otwarty do podpisu do momentu wejścia w życie.
- (6) W protokole kolejowym uregulowano również niektóre ze spraw poddanych 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 handlowych⁷, rozporządzeniu (WE) nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego⁸, rozporządzeniu (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione...

⁸ Dz.U. L 160 z 30.6.2000, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione...

2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)⁹, dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie)¹⁰ oraz rozporządzeniu (WE) nr 881/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową¹¹.

- (7) Wspólnocie przysługują wyłączne kompetencje w zakresie niektórych spraw uregulowanych protokołem kolejowym, natomiast w pozostałych sprawach uregulowanych przez ten akt właściwe są państwa członkowskie.
- (8) Dlatego też Wspólnota powinna podpisać protokół kolejowy. Artykuł XXII ust. 2 protokołu kolejowego stanowi, że w momencie podpisania, przyjęcia, zatwierdzenia protokołu lub przystąpienia do niego 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) Zjednoczone Królestwo i Irlandia uczestniczą w przyjęciu i stosowaniu niniejszej decyzji.
- (10) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej decyzji oraz nie jest nią związana ani nie ma ona do niej zastosowania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Zatwierdza się niniejszym podpisanie w imieniu Wspólnoty 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., z zastrzeżeniem możliwości jego zawarcia w późniejszym terminie.
2. W niniejszej decyzji „państwo członkowskie” oznacza wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Danii.

Artykuł 2

Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób upoważnionych do podpisania w imieniu Wspólnoty Europejskiej Protokołu do Konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym dotyczącego zagadnień właściwych dla taboru kolejowego, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 3.

⁹ Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

¹⁰ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

¹¹ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

Artykuł 3

Przy podpisywaniu protokołu kolejowego Wspólnota składa oświadczenie określone w załączniku zgodnie z art. XXII ust. 2 protokołu.

Tekst protokołu załączony jest do niniejszej decyzji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

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

1. Artykuł XXII protokołu kolejowego stanowi, że regionalne organizacje integracji gospodarczej złożone z suwerennych państw i posiadające kompetencje w zakresie określonych spraw uregulowanych przez ten protokół mogą go podpisać pod warunkiem złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. XXII ust. 2. Wspólnota podjęła decyzję o podpisaniu protokołu kolejowego, w związku czym składa takie oświadczenie.

2. Do Wspólnoty 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 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do traktatów.

4. Niniejsze oświadczenie nie dotyczy tych terytoriów państw członkowskich, do których Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską nie ma zastosowania 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 przekazały Wspólnocie Europejskiej kompetencje w odniesieniu do spraw wpływających 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 handlowych¹², rozporządzenie (WE) nr 1346/2000 z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego¹³, rozporządzenie (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)¹⁴, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie)¹⁵ oraz rozporządzenie (WE) nr 881/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową¹⁶.

6. Jeżeli chodzi o system numeracji, Wspólnota przyjęła w drodze decyzji 2006/920/WE (decyzja Komisji z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla

¹² Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione...

¹³ Dz.U. L 160 z 30.6.2000, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione...

¹⁴ Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

¹⁵ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

¹⁶ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych) system numeracji odpowiedni do celów określania taboru kolejowego, o którym mowa w art. V ust. 2 protokołu.

Ponadto, w zakresie wymiany danych między państwami członkowskimi Wspólnoty a rejestrem międzynarodowym, Wspólnota osiągnęła znaczny postęp dzięki przyjęciu decyzji 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). Zgodnie z tą decyzją państwa członkowskie WE wdrażają krajowe rejestry pojazdów kolejowych oraz powinny unikać powielania danych znajdujących się w rejestrze międzynarodowym.

7. Wykonywanie kompetencji, które państwa członkowskie przekazały Wspólnocie mocą Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską może podlegać, ze swej natury, ciągłym zmianom. W ramach tego traktatu właściwe instytucje mogą podejmować decyzje określające zakres kompetencji Wspólnoty. 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.