



Βρυξέλλες, 6 Φεβρουαρίου 2024  
(OR. en)

6230/24

Διοργανικός φάκελος:  
2024/0033(NLE)

TRANS 46

## ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	6 Φεβρουαρίου 2024
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2024) 58 final
Θέμα:	Πρόταση–ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 12η σύνοδο της προπαρασκευαστικής επιτροπής αναφορικά με την ίδρυση του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και στην 1η σύνοδο της Εποπτεύουσας Αρχής που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου XII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2024) 58 final.

σνημμ.: COM(2024) 58 final

Βρυξέλλες, 5.2.2024  
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Πρόταση

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 12η σύνοδο της προπαρασκευαστικής επιτροπής αναφορικά με την ίδρυση του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και στην 1η σύνοδο της Εποπτεύουσας Αρχής που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου XII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την πρώτη σύνοδο της Αρχής Ελέγχου [Εποπτεύουσας Αρχής] που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 17 της σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού (στο εξής: σύμβαση του Κέιπ Τάουν) και του άρθρου XII του πρωτοκόλλου στη σύμβαση του Κέιπ Τάουν για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, που θεσπίστηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Φεβρουαρίου 2007 (στο εξής: πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου), σε σχέση με την προβλεπόμενη έγκριση:

- του καταστατικού και του εσωτερικού κανονισμού της Εποπτεύουσας Αρχής·
- της συμφωνίας μεταξύ της Εποπτεύουσας Αρχής του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου και του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) σχετικά με τα καθήκοντα της Γραμματείας·
- των κανονισμών και των διαδικασιών του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού [άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχεία δ) και ε) της σύμβασης του Κέιπ Τάουν]·
- των πρότυπων κανόνων για τη μόνιμη ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της επιτροπής χερσαίων μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ).

Η 1η σύνοδος της Εποπτεύουσας Αρχής του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου έχει προγραμματιστεί για τις 8 Μαρτίου 2024 στη Βέρνη της Ελβετίας.

Η παρούσα πρόταση αφορά επίσης τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 12η σύνοδο της προπαρασκευαστικής επιτροπής για την ίδρυση του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (προσωρινή εποπτεύουσα αρχή), η οποία θα πραγματοποιήσει την τελευταία της σύνοδο στις 7 Μαρτίου 2024, αμέσως μετά την 1η σύνοδο της Εποπτεύουσας Αρχής.

### 2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 2.1. Το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου στη σύμβαση του Κέιπ Τάουν

##### *Γενικές πληροφορίες*

Το πρωτόκολλο στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό (στο εξής: πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου) εγκρίθηκε από διπλωματική διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Φεβρουαρίου 2007, υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ινστιτούτου για την Ενοποίηση του Ιδιωτικού Δικαίου (UNIDROIT) και του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF).

Το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου θεσπίζει παγκόσμιο νομικό πλαίσιο για την αναγνώριση, τις προτεραιότητες και την εκτέλεση των δικαιωμάτων πιστωτή και εκμισθωτή, τα οποία θα καταχωρίζονται σε διεθνές νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 16 της σύμβασης του Κέιπ Τάουν.

Επισημαίνεται ότι το άρθρο XIV του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου προβλέπει τη θέσπιση συστήματος για τη χορήγηση από τον Νηολόγο αριθμών ταυτοποίησης που επιτρέπουν τη μοναδική ταυτοποίηση των αντικειμένων του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Το πρωτόκολλο δημιουργεί επίσης ένα κοινό σύστημα για την ανάκτηση του περιουσιακού στοιχείου σε περίπτωση αθέτησης ή αφερεγγυότητας του οφειλέτη, με την επιφύλαξη διασφαλίσεων για το δημόσιο συμφέρον. Αυτό είναι χρήσιμο όσον αφορά τον κινητό εξοπλισμό που διασχίζει τα σύνορα, καθώς αποφεύγονται οι υφιστάμενες νομικές αβεβαιότητες όταν ένας νόμος βάσει του οποίου χρηματοδοτήθηκε το περιουσιακό στοιχείο προσβάλλεται ενώπιον των δικαστηρίων άλλης δικαιοδοσίας, όπου βρίσκεται το περιουσιακό στοιχείο. Με τη μείωση των κινδύνων για τους χρηματοδότες σιδηροδρομικού εξοπλισμού, το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου αναμένεται να προσελκύσει περισσότερους ιδιώτες δανειστές, με αποτέλεσμα φθηνότερη χρηματοδότηση και τη δημιουργία επιλογών για τους φορείς εκμετάλλευσης όσον αφορά το κόστος και τα είδη χρηματοδότησης.

Αναμένεται επίσης να ενθαρρύνει τις επενδύσεις κεφαλαίου, οι οποίες με τη σειρά τους ευνοούν την παραγωγή τροχαίου υλικού και διευκολύνουν τη μίσθωση νέου, σύγχρονου τροχαίου υλικού. Στα συμπεράσματά του, της 3ης Ιουνίου 2021<sup>1</sup>, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνώρισε «ότι απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις από τον τομέα στο διεθνές τροχαίο υλικό μεγάλων αποστάσεων» και «ότι απαιτούνται επειγόντως επενδύσεις από τον ιδιωτικό τομέα», υπενθυμίζοντας «στα κράτη μέλη την ύπαρξη διεθνών συμφωνιών και συνθηκών που διευκολύνουν τις ιδιωτικές επενδύσεις, όπως το σιδηροδρομικό πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου στη Σύμβαση του Κέιπ Τάουν [σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού].»

#### *Προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης*

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, εξέδωσε το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου σύμφωνα με την απόφαση 2014/888/ΕΕ του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του πρωτοκόλλου της σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, που θεσπίστηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Φεβρουαρίου 2007<sup>2</sup>, με καθεστώς Περιφερειακού Οργανισμού Οικονομικής Ολοκλήρωσης (δυνάμει του άρθρου XXII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου).

Το παράρτημα της εν λόγω απόφασης του Συμβουλίου περιέχει δήλωση σχετικά με την αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα που διέπονται από το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου, για τα οποία τα κράτη μέλη έχουν εκχωρήσει την αρμοδιότητά τους στην Ένωση.

Πρόκειται για ορισμένους τομείς που αφορούν τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, τις διαδικασίες αφερεγγυότητας και το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, καθώς και ορισμένους τομείς του κεκτημένου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, τη λειτουργία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το σύστημα αρίθμησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και των οχημάτων που ταξινομούνται εντός της ΕΕ, οι οποίοι καλύπτονται από την ακόλουθη ενωσιακή νομοθεσία:

- οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>3</sup>, η οποία καταργήθηκε και αναδιατυπώθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου

<sup>1</sup> Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές), 3 Ιουνίου 2021: «Οι σιδηρόδρομοι στην πρώτη γραμμή της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας» (ST 8790/21).

<sup>2</sup> ΕΕ L 353 της 10.12.2014, σ. 9.

<sup>3</sup> ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>4</sup>.

- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό)<sup>5</sup>, ο οποίος καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>6</sup>.
- απόφαση 2006/920/ΕΚ της Επιτροπής, της 11ης Αυγούστου 2006, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>7</sup>, η οποία καταργήθηκε με την απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ<sup>8</sup>, η οποία τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>9</sup>.
- απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ<sup>10</sup>, η οποία καταργήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής<sup>11</sup>.

*Κατάσταση όσον αφορά τις επικυρώσεις στην ΕΕ και προϋποθέσεις για την έναρξη ισχύος*

Μέχρι σήμερα, εκτός από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ισπανία, το Λουξεμβούργο και η Σουηδία είναι τα μόνα κράτη μέλη της ΕΕ που είναι επί του παρόντος συμβαλλόμενα μέρη της εν λόγω συμφωνίας<sup>12</sup>.

Μετά την επικύρωση από την Ισπανία τον Ιανουάριο του 2023, εκπληρώθηκε η πρώτη προϋπόθεση για την έναρξη ισχύος του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, η οποία προβλέπεται στο άρθρο XXIII παράγραφος 1. Η δεύτερη προϋπόθεση είναι η κατάθεση από τη Γραμματεία της Εποπτεύουσας Αρχής στον θεματοφύλακα πιστοποιητικού που βεβαιώνει ότι το Διεθνές Νηολόγιο λειτουργεί πλήρως, το οποίο θα πρέπει να συμβεί κατά τη 12η σύνοδο της προπαρασκευαστικής επιτροπής, που θα πραγματοποιηθεί στις 7 Μαρτίου 2024. Η πρώτη σύνοδος της Εποπτεύουσας Αρχής έχει προγραμματιστεί για τις 8 Μαρτίου 2024.

<sup>4</sup> ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

<sup>5</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

<sup>6</sup> ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1.

<sup>7</sup> ΕΕ L 359 της 18.12.2006, σ. 1.

<sup>8</sup> ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1.

<sup>9</sup> ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 1.

<sup>10</sup> ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30.

<sup>11</sup> ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53.

<sup>12</sup> Κατάσταση όσον αφορά τις επικυρώσεις στις 5 Δεκεμβρίου 2023.

## **2.2. Εποπτεύουσα Αρχή**

### *Καθήκοντα και αρμοδιότητες*

Η Εποπτεύουσα Αρχή συγκροτείται δυνάμει του άρθρου 17 της σύμβασης του Κέιπ Τάουν και του άρθρου XII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου. Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές της, όπως απορρέουν από τις διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου και του άρθρου 17 παράγραφος 2 της σύμβασης του Κέιπ Τάουν, απαριθμούνται στο άρθρο 5 του σχεδίου καταστατικού και θα πρέπει να περιλαμβάνουν ουσιαστικά δύο ομάδες:

**Διοικητικά καθήκοντα:** διορίζει τον Νηολόγο, διαπραγματεύεται και τροποποιεί κατά καιρούς συμφωνίες με τον Νηολόγο και διασφαλίζει τη συνεχή λειτουργία του Διεθνούς Νηολογίου σε περίπτωση αλλαγής του Νηολόγου· υπογράφει με τη Γραμματεία κάθε συμφωνία που καθορίζει τους λεπτομερείς όρους για την εκτέλεση των καθηκόντων της, και διαπραγματεύεται και τροποποιεί κατά καιρούς την εν λόγω συμφωνία· υποβάλλει περιοδικές εκθέσεις στα συμβαλλόμενα κράτη σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της που απορρέουν από τη σύμβαση του Κέιπ Τάουν και το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου· και υποβάλλει περιοδικές εκθέσεις στο UNIDROIT και το επικουρεί στην κατάρτιση εκθέσεων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί στην πράξη το διεθνές καθεστώς που θεσπίστηκε με τη σύμβαση.

**Επιχειρησιακά καθήκοντα:** καταρτίζει, επανεξετάζει και κατά καιρούς τροποποιεί τους κανονισμούς για το Διεθνές Νηολόγιο· εποπτεύει τον Νηολόγο και τη λειτουργία του Διεθνούς Νηολογίου· κατόπιν αιτήματος του Νηολόγου, του παρέχει καθοδήγηση· προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, προκειμένου να διασφαλίσει την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού, βασιζόμενου στην κοινοποίηση, ηλεκτρονικού συστήματος νηολόγησης για την εφαρμογή των σκοπών της σύμβασης του Κέιπ Τάουν και του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου.

### *Γραμματεία*

Στην 7η (Βέρνη, 23/24 Νοεμβρίου 2005) και τη 12η (Βέρνη, 29/30 Σεπτεμβρίου 2015) γενική συνέλευση του ΟΤΙΦ, ο οργανισμός αποφάσισε να αναλάβει τα καθήκοντα της Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής, σύμφωνα με το άρθρο XII παράγραφος 6 του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου.

### *Σύνθεση*

Η ιδιότητα του μέλους της Εποπτεύουσας Αρχής καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο XII παράγραφος 1 του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου. Το στοιχείο α) προβλέπει ότι κάθε συμβαλλόμενο κράτος είναι μέλος και το καθένα έχει τη δυνατότητα να διορίζει έναν αντιπρόσωπο. Τα στοιχεία β) και γ) προβλέπουν ότι το πολύ τρία άλλα κράτη υποδεικνύονται από το UNIDROIT και από τον ΟΤΙΦ, αντίστοιχα, η θητεία των οποίων λήγει το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου.

Μέχρι σήμερα, εκτός από τα τέσσερα κράτη που έχουν επικυρώσει τη συμφωνία (Γκαμπόν, Ισπανία, Λουξεμβούργο και Σουηδία), ο ΟΤΙΦ έχει υποδείξει την Αλγερία, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Τουρκία, ενώ το UNIDROIT έχει υποδείξει τη Γαλλία και τη Νότια Αφρική ως μέλη της Εποπτεύουσας Αρχής. Εκκρεμεί η επιβεβαίωση ενός τρίτου κράτους που θα υποδειχθεί από το UNIDROIT.

## **2.3. Προπαρασκευαστική επιτροπή**

Απόφαση αριθ. 1 της τελικής πράξης της Διπλωματικής Διάσκεψης για την έγκριση του Πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου (Φεβρουάριος 2007) σχετικά με τη σύσταση της Εποπτεύουσας Αρχής και του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, η οποία αποφάσισε να συστήσει, εν αναμονή της έναρξης ισχύος του πρωτοκόλλου του

Λουξεμβούργου, προπαρασκευαστική επιτροπή που θα ενεργεί με πλήρη εξουσία ως προσωρινή Εποπτεύουσα Αρχή για την ίδρυση του Διεθνούς Νηολογίου, σε διαβούλευση με το UNIDROIT και τον OTIF. Κύριος στόχος της προπαρασκευαστικής επιτροπής είναι να προετοιμάσει τους κανονισμούς και τις διαδικασίες για το Διεθνές Νηολόγιο και να προετοιμάσει τη σύσταση της Εποπτεύουσας Αρχής. Η προπαρασκευαστική επιτροπή έχει συνεδριάσει έντεκα φορές από τη σύστασή της. Κατά τη 12η σύνοδό της που έχει προγραμματιστεί για τις 7 Μαρτίου 2024, η προπαρασκευαστική επιτροπή αναμένεται να εξετάσει και να εγκρίνει το τελικό σχέδιο των πράξεων που θα εκδοθούν από την 1η σύνοδο της Εποπτεύουσας Αρχής που έχει προγραμματιστεί για τις 8 Μαρτίου 2024. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση για απόφαση του Συμβουλίου αποσκοπεί στον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της ΕΕ και στις δύο συνόδους, όσον αφορά τις ίδιες αποφάσεις σχετικά με την έκδοση των προβλεπόμενων πράξεων της Εποπτεύουσας Αρχής.

#### **2.4. Οι προς έκδοση πράξεις της Εποπτεύουσας Αρχής**

Στις 8 Μαρτίου 2024, κατά την πρώτη σύνοδό της, και μεταξύ άλλων θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, η Εποπτεύουσα Αρχή αναμένεται να εγκρίνει το καταστατικό και τον εσωτερικό κανονισμό της, καθώς και τη συμφωνία μεταξύ της Εποπτεύουσας Αρχής και του OTIF σχετικά με τα καθήκοντα της Γραμματείας. Οι πράξεις αυτές, οι οποίες θα είναι δεσμευτικές βάσει του διεθνούς δικαίου, αφορούν το συνολικό πεδίο των δραστηριοτήτων της Εποπτεύουσας Αρχής, συμπεριλαμβανομένων των τομέων για τους οποίους η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα, και θα επηρεάσουν άμεσα τη συμμετοχή της Ένωσης στο εν λόγω όργανο<sup>13</sup>. Ως εκ τούτου, η έγκρισή τους θα μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης.

Επιπλέον, η Εποπτεύουσα Αρχή αναμένεται να εκδώσει και άλλες πράξεις σχετικά με την ίδρυση και τη λειτουργία του Διεθνούς Νηολογίου, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, και συγκεκριμένα τις εξής:

##### *Κανονισμοί και διαδικασίες του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού*

Σκοπός των προς έκδοση πράξεων είναι η οργάνωση και η ρύθμιση της λειτουργίας του Διεθνούς Νηολογίου. Αναφέρουν τον τρόπο με τον οποίο ιδρύεται το Διεθνές Νηολόγιο ως μέσο για τη διαχείριση των καταχωρίσεων σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού βάσει της σύμβασης και του πρωτοκόλλου και περιλαμβάνουν κατάλληλες διατάξεις για τη ρύθμιση της λειτουργίας του εν λόγω νηολογίου, κυρίως όσον αφορά το αίτημα και τη χορήγηση του αναγνωριστικού στο πλαίσιο του ενιαίου συστήματος ταυτοποίησης σιδηροδρομικών οχημάτων (URVIS), τον έλεγχο πρόσβασης, τις απαιτήσεις πληροφόρησης, αναζητήσεις και άλλες απαιτήσεις που συνδέονται με τον νηολόγο, όπως καταγγελίες ή ευθύνη και ασφάλιση. Οι εν λόγω κανονισμοί και διαδικασίες εκδίδονται από την Εποπτεύουσα Αρχή δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 2 στοιχεία δ) και ε) της σύμβασης του Κέιπ Τάουν και σύμφωνα με τα άρθρα XIV, XV, XVI και XVII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου. Το θέμα αυτό —η καταχώριση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και η ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και του Διεθνούς Νηολογίου— ρυθμίζεται σε επίπεδο Ένωσης από: 1) την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος) και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής<sup>14</sup>, και 2) την απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή

<sup>13</sup> Η Ένωση έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στις εργασίες της Εποπτεύουσας Αρχής σύμφωνα με τη συνδυασμένη ερμηνεία των άρθρων XII και XXII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου και της απόφασης 2014/888/ΕΕ του Συμβουλίου. Βλ. επίσης κατωτέρω στο τμήμα 3.2.

<sup>14</sup> ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53.

διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ<sup>15</sup>. Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής καθορίζει κοινές προδιαγραφές για τα εθνικά μητρώα οχημάτων των κρατών μελών, καθώς και προδιαγραφές για το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων (EVR) το οποίο διαχειρίζεται σε κεντρικό επίπεδο ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA). Η απόφαση αυτή προβλέπει επίσης τη δημιουργία ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος (EVN), ο οποίος είναι υποχρεωτικός. Ο μορφότυπος του EVN καθορίζεται στο προσάρτημα 6 του παραρτήματος II της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής: «Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τον Ευρωπαϊκό Αριθμό Οχήματος και το σχετικό σήμα με εμφανή αναγραφή του στο όχημα με σκοπό τη μονοσήμαντη και μόνιμη ταυτοποίησή του κατά τη λειτουργία.». Επιπλέον, η απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής αναφέρεται επίσης στον αριθμό EVN ως μία από τις επιχειρησιακές απαιτήσεις του υποσυστήματος «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (τμήμα 4.2.2.3 του παραρτήματος I: «Για κάθε όχημα πρέπει να υπάρχει ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος, ώστε να είναι η δυνατή η κατά τρόπο μοναδικό αναγνώρισή του από κάθε άλλο σιδηροδρομικό όχημα.»). Ως εκ τούτου, η έγκριση των κανονισμών και διαδικασιών του Διεθνούς Νηολογίου που ιδρύεται βάσει του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου θα είναι δεσμευτική δυνάμει του διεθνούς δικαίου και θα μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας.

#### *Πρότυποι κανόνες για τη μόνιμη ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού*

Οι κανόνες αυτοί καθορίζουν τις μεθόδους και τις αρμοδιότητες για την τοποθέτηση του αναγνωριστικού του ενιαίου συστήματος ταυτοποίησης σιδηροδρομικών οχημάτων (URVIS) στο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, όπως προβλέπεται στο πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου. Οι κανόνες αυτοί είναι προαιρετικοί, εκτός εάν το απαιτούν ειδικές νομοθετικές διατάξεις· σε κάθε περίπτωση, τα μέρη πρέπει να επιβεβαιώσουν τη συμμόρφωσή τους με τους εν λόγω κανόνες εάν επιθυμούν να καταχωρίσουν, ή να είναι δικαιούχοι, καταχωρητέας εμπράγματης ασφάλειας που έχει εισαχθεί στο Διεθνές Νηολόγιο του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου. Τα μέρη που επιθυμούν να δεσμευθούν από τους εν λόγω κανόνες υποχρεούνται να υποβάλουν δήλωση<sup>16</sup> και να ενημερώσουν σχετικά τον Νηολόγο. Κατά την έννοια των πρότυπων κανόνων, ως «μέρος» νοείται κάθε φυσικό πρόσωπο, εταιρεία, επιχείρηση, κυβέρνηση, κράτος ή υπηρεσία κράτους ή συνόλου κρατών, ή κάθε ένωση, καταπίστευμα, κοινή επιχείρηση, κοινοπραξία ή εταιρική σχέση ή μονοπρόσωπη εταιρεία ή άλλη οντότητα (ανεξάρτητα από το αν έχει χωριστή νομική προσωπικότητα). Το θέμα αυτό —η σήμανση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού— ρυθμίζεται σε επίπεδο Ένωσης από την προαναφερθείσα απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, ιδίως στο προσάρτημα ΙΣΤ του παραρτήματος I (ευρωπαϊκός αριθμός οχήματος και σχετική αλφαβητική σήμανση στο κιβώτιο· τμήμα 2 «Γενικές διευθετήσεις για εξωτερικές σημάνσεις»). Ως εκ τούτου, η έγκριση των εν λόγω πρότυπων κανόνων θα είναι δεσμευτική δυνάμει του διεθνούς δικαίου και θα μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ.

<sup>15</sup> ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε τελευταία τον Ιούνιο του 2020 (ΕΕ L 188 της 15.6.2020, σ. 16).

<sup>16</sup> «Δηλώνουμε υπεύθυνα ότι θα δεσμευόμαστε από τους πρότυπους κανόνες σχετικά με τη μόνιμη ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού (αγγλική έκδοση), όπως τροποποιούνται κατά καιρούς, οι οποίοι εκδόθηκαν υπό την αιγίδα της ομάδας εργασίας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές κατά την ημερομηνία της παρούσας δήλωσης».

### **3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ**

#### **3.1. Έγκριση του καταστατικού της Εποπτεύουσας Αρχής**

Το σχέδιο καταστατικού της Εποπτεύουσας Αρχής καθορίζει πτυχές όπως η νομική της προσωπικότητα, τα καθήκοντα και το διοικητικό της πλαίσιο, όπως απαιτείται από τη σύμβαση του Κέιπ Τάουν και από το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου. Η έγκριση του καταστατικού αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη σύσταση και τη λειτουργία της Εποπτεύουσας Αρχής. Ως εκ τούτου, προτείνεται να υποστηριχθεί η έγκρισή του, με την επιφύλαξη μιας ήσσονος σημασίας τροποποίησης του άρθρου 2 (Σύνθεση) προκειμένου να αποσαφηνιστεί η παραπομπή στις σχετικές διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου [άρθρο XII παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ)].

#### **3.2. Έγκριση του εσωτερικού κανονισμού της Εποπτεύουσας Αρχής**

Το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού της Εποπτεύουσας Αρχής καθορίζει πτυχές όπως οι κανόνες για τις συνεδριάσεις, οι κανόνες εκπροσώπησης, οι προτάσεις και αποφάσεις, και οι διαδικασίες ψηφοφορίας. Η έγκρισή του απαιτείται βάσει του άρθρου XII παράγραφος 4 του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου.

Το άρθρο XXII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου ορίζει στην παράγραφο 1 ότι: «Περιφερειακός Οργανισμός Οικονομικής Ολοκλήρωσης που συνίσταται από κυρίαρχα κράτη και έχει αρμοδιότητα για συγκεκριμένα θέματα που διέπονται από το παρόν πρωτόκολλο μπορεί επίσης να υπογράψει, να αποδεχθεί, να εγκρίνει ή να προσχωρήσει στο παρόν πρωτόκολλο. Ο Περιφερειακός Οργανισμός Οικονομικής Ολοκλήρωσης έχει, στην περίπτωση αυτή, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις συμβαλλόμενου κράτους στον βαθμό που ο εν λόγω Οργανισμός έχει αρμοδιότητα σε θέματα του παρόντος πρωτοκόλλου (...).» Η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει τα εξής: «Οποιαδήποτε αναφορά σε “συμβαλλόμενο κράτος” ή “συμβαλλόμενα κράτη” ή “κράτος μέρος” ή “κράτη μέρη” στο παρόν πρωτόκολλο ισχύει εξίσου για τον Περιφερειακό Οργανισμό Οικονομικής Ολοκλήρωσης, εφόσον απαιτείται από τα συμφραζόμενα.»

Η ΕΕ έχει προσχωρήσει στο πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το άρθρο XXII παράγραφος 3 του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, η ΕΕ, ως Περιφερειακός Οργανισμός Οικονομικής Ολοκλήρωσης (στο εξής: ΠΟΟΟ), πρέπει να θεωρείται κράτος μέρος βάσει του άρθρου XII παράγραφος 1 του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρείται πλήρες μέλος της Εποπτεύουσας Αρχής με το ίδιο καθεστώς, τα ίδια δικαιώματα και τις ίδιες υποχρεώσεις με κάθε άλλο κράτος μέρος του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου.

Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, οι ισχύουσες διατάξεις του σχεδίου εσωτερικού κανονισμού δεν φαίνεται να συνάδουν πλήρως με τις προαναφερθείσες διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου:

Στο άρθρο 1 (Ορισμοί), το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού προβλέπει ότι ως «μέλη» νοούνται οι «εκπρόσωποι των κρατών μερών και των οριζόμενων κρατών τα οποία συλλογικά αποτελούν μέλη της Εποπτεύουσας Αρχής»· προβλέπει επίσης χωριστό ορισμό του όρου «περιφερειακός οργανισμός», ο οποίος σημαίνει «περιφερειακός οργανισμός οικονομικής ολοκλήρωσης όπως ορίζεται στο άρθρο XXII του πρωτοκόλλου και ο οποίος έχει επικυρώσει ή προσχωρήσει τόσο στη σύμβαση όσο και στο πρωτόκολλο όσον αφορά τις αρμοδιότητές του». Λαμβανομένης υπόψη της τρέχουσας διατύπωσης των άρθρων 4 και 16, η διάκριση αυτή θα μπορούσε να υποδηλώνει ότι η ΕΕ (ως ΠΟΟΟ) δεν θα είναι πλήρες μέλος της Εποπτεύουσας Αρχής, σε αντίθεση με τις διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου (άρθρα XII και XXII).

Στο άρθρο 4 (Εκπροσώπηση των μελών), το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού αναφέρει στην παράγραφο 1 ότι κάθε κράτος μέρος και οριζόμενο κράτος εκπροσωπείται και ψηφίζει στις συνεδριάσεις της Εποπτεύουσας Αρχής· η παράγραφος 2 ορίζει ότι: «Ένα μέλος μπορεί να εκπροσωπείται σε συνεδρίαση της Εποπτεύουσας Αρχής από άλλο μέλος. Ωστόσο, κανένα μέλος δεν μπορεί να εκπροσωπεί περισσότερα του ενός μέλη σε συνεδρίαση της Εποπτεύουσας Αρχής»· η παράγραφος 3 ορίζει ότι ένας ΠΟΟΟ έχει (απλώς) το δικαίωμα εκπροσώπησης· αυτό θα μπορούσε και πάλι να υποδηλώνει ότι η ΕΕ δεν μπορεί να θεωρηθεί αυτοτελώς μέλος, δεδομένου ότι το δικαίωμα ψήφου της δεν προβλέπεται ρητά όπως για τα άλλα κράτη μέλη.

Στο άρθρο 16 (Διαδικασίες ψηφοφορίας), το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού αναφέρεται μόνο στα «μέλη», τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 1, δεν περιλαμβάνουν ρητά την ΕΕ ως ΠΟΟΟ. Επίσης, δεν περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με την άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου από τον ΠΟΟΟ.

Εκτός από τις διευκρινίσεις που πρέπει να εισαχθούν στο σχέδιο εσωτερικού κανονισμού για να διασφαλιστεί η εκπροσώπηση της ΕΕ ως πλήρους μέλους της Εποπτεύουσας Αρχής, το ζήτημα της άσκησης των δικαιωμάτων ψήφου της ΕΕ θα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των κανόνων που ισχύουν στο πλαίσιο του ΟΤΙΦ, ο οποίος είναι από κοινού με το UNIDROIT χορηγός του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου και ασκεί καθήκοντα Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής.

Το άρθρο 38 της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) ορίζει ότι:

*«§2 Ο Περιφερειακός Οργανισμός μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματα που διαθέτουν τα μέλη του δυνάμει της Σύμβασης στο μέτρο που καλύπτουν θέματα που εξαρτώνται από την αρμοδιότητά του. Το ίδιο ισχύει και για τις υποχρεώσεις που ανήκουν στα Κράτη μέλη δυνάμει της Σύμβασης (...).» και*

*«§3 Για την άσκηση του δικαιώματος ψήφου (...), ο Περιφερειακός Οργανισμός διαθέτει έναν αριθμό ψήφων ίσο με εκείνον των μελών του τα οποία είναι επίσης και Κράτη μέλη του Οργανισμού. Αυτά τα τελευταία δεν μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματά τους, κυρίως το δικαίωμα της ψήφου, παρά στο μέτρο που είναι αποδεκτό στην παραπάνω παράγραφο 2.».*

Κατ' εφαρμογή των προαναφερόμενων διατάξεων της COTIF, το άρθρο 6 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΟΤΙΦ σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην COTIF, της, 9ης Μαΐου 1980<sup>17</sup>, ορίζει τα εξής:

*«1. Όσον αφορά τις αποφάσεις επί θεμάτων τα οποία εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, η Ένωση ασκεί τα δικαιώματα ψήφου των κρατών μελών της δυνάμει της σύμβασης.*

*2. Όσον αφορά τις αποφάσεις επί θεμάτων για τα οποία η Ένωση έχει επιμερισμένη αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη της, ψηφίζουν είτε η Ένωση, είτε τα κράτη μέλη της.*

*3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 26 παράγραφος 7 της σύμβασης, η Ένωση διαθέτει αριθμό ψήφων ίσο με τον αριθμό των κρατών μελών της, τα οποία είναι επίσης μέρη της σύμβασης. Όταν ψηφίζει η Ένωση τα κράτη μέλη δεν ψηφίζουν.».*

Η απόφαση 2014/888/ΕΕ του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την έγκριση, εξ ονόματος της ΕΕ, του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου περιλαμβάνει στο παράρτημά της δήλωση σχετικά με την αρμοδιότητα της ΕΕ σε θέματα που διέπονται από το

<sup>17</sup> ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 8.

πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου, για τα οποία τα κράτη μέλη έχουν εκχωρήσει την αρμοδιότητά τους στην Ένωση. Στις αιτιολογικές σκέψεις 2, 3 και 7 της εν λόγω απόφασης του Συμβουλίου διευκρινίζεται ότι η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα στους εν λόγω τομείς.

Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό και σκόπιμο, για τις αποφάσεις της Εποπτεύουσας Αρχής που εμπίπτουν στο πεδίο της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Ένωσης, η άσκηση των δικαιωμάτων ψήφου να ακολουθεί την ίδια διαδικασία με εκείνη που εφαρμόζεται στην COTIF όσον αφορά τους ΠΟΟΟ, δηλαδή η ΕΕ να ασκεί τα δικαιώματα ψήφου των κρατών μελών της σε θέματα αρμοδιότητας της Ένωσης (υποκατάσταση), ψηφίζοντας όσες φορές δικαιούνται τα κράτη μέλη, κατά περίπτωση σύμφωνα με προκαθορισμένη θέση της Ένωσης.

Ένα ακόμα παράδειγμα αυτής της προσέγγισης είναι το άρθρο 3 παράγραφος 8, του καταστατικού της Συνδιάσκεψης της Χάγης για το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο<sup>18</sup>.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να εγκριθεί το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού της Εποπτεύουσας Αρχής με την επιφύλαξη της εισαγωγής τροποποιήσεων που αντικατοπτρίζουν το καθεστώς της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως πλήρους μέλους της Εποπτεύουσας Αρχής, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, προκειμένου να διασφαλιστεί η ουσιαστική διασφάλιση των δικαιωμάτων εκπροσώπησης και των δικαιωμάτων ψήφου της.

### **3.3. Συμφωνία μεταξύ της Εποπτεύουσας Αρχής του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου και του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF) σχετικά με τα καθήκοντα της Γραμματείας**

Σύμφωνα με το άρθρο XII παράγραφος 6 του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, εναπόκειται στον OTIF να αναλάβει τον ρόλο της Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής μόλις τεθεί σε ισχύ το πρωτόκολλο, και να φιλοξενεί τις συνεδριάσεις της Εποπτεύουσας Αρχής στη Βέρνη της Ελβετίας.

Στη σχεδιαζόμενη συμφωνία μεταξύ της Εποπτεύουσας Αρχής και του OTIF καθορίζονται οι λεπτομερείς προϋποθέσεις για την εκτέλεση των καθηκόντων της Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής. Τα καθήκοντα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την εκτέλεση κάθε συνήθους εργασίας που σχετίζεται με τις εν λόγω συνεδριάσεις, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης ειδοποιήσεων για συνεδριάσεις, ημερήσιες διατάξεις, της προετοιμασίας και της διαβίβασης εγγράφων για τις εν λόγω συνεδριάσεις και εγγράφων που προκύπτουν από αυτές, καθώς και τη λειτουργία της ως σημείου επαφής, έναντι τρίτων, για την Εποπτεύουσα Αρχή. Σύμφωνα με τη συμφωνία, ο OTIF θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να εκπροσωπείται στις συνεδριάσεις της Εποπτεύουσας Αρχής, χωρίς δικαίωμα ψήφου, και να λαμβάνει χρηματική αποζημίωση για την εκτέλεση των καθηκόντων της Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής.

Η έγκριση της παρούσας συμφωνίας είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της καλής οργάνωσης και διαχείρισης των εργασιών της Εποπτεύουσας Αρχής. Ως εκ τούτου, προτείνεται να υποστηριχθεί η έγκρισή της από την Εποπτεύουσα Αρχή.

### **3.4. Έγκριση των κανονισμών και των διαδικασιών του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού**

Οι κανονισμοί και οι διαδικασίες του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού εκδίδονται από την Εποπτεύουσα Αρχή δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 2 στοιχεία δ) και ε) της σύμβασης του Κέιπ Τάουν και σύμφωνα με τα άρθρα XIV, XV, XVI και XVII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου. Παρέχουν το νομικό πλαίσιο για τη διαχείριση του Διεθνούς Νηολογίου.

<sup>18</sup> <https://assets.hcch.net/docs/d7d051ae-6dd1-4881-a3b5-f7dbcaad02ea.pdf>

Όσον αφορά τη σχέση μεταξύ του αναγνωριστικού URVIS και του ευρωπαϊκού αριθμού οχήματος που ρυθμίζεται σε επίπεδο ΕΕ από την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, το σημείο 5.3.1 των εν λόγω κανονισμών προβλέπει τη δυνατότητα χρήσης *εθνικού ή περιφερειακού αριθμού ταυτοποίησης* με παρόμοια χαρακτηριστικά με το αναγνωριστικό URVIS και τους κανόνες σήμανσης που πληρούν, κατ' ελάχιστο, τα ελάχιστα πρότυπα που ορίζονται στους πρότυπους κανόνες. Μολονότι τα συστήματα καταχώρισης βάσει του δικαίου της ΕΕ και του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου αφορούν το ίδιο επίκαιρο ζήτημα της ταυτοποίησης και της καταχώρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, έχουν διαφορετικούς στόχους και σκοπούς, δηλαδή επιχειρησιακούς (τεχνικούς) στην πρώτη περίπτωση και οικονομικούς στη δεύτερη. Ως εκ τούτου, τα δύο συστήματα μπορούν να συνυπάρχουν και, ανάλογα με την εξέλιξη του εν λόγω Διεθνούς Νηολογίου και της χρήσης του, καθώς και ανάλογα με την εξέλιξη του ευρωπαϊκού μητρώου οχημάτων που ρυθμίζεται επί του παρόντος από την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να είναι σε θέση να επιδιώκει διαρκή συμπληρωματικότητα μεταξύ τόσο των μητρώων όσο και των συστημάτων ταυτοποίησης.

Δεδομένου ότι η έκδοση των κανονισμών και των διαδικασιών του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της λειτουργίας του Διεθνούς Νηολογίου, και δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές είναι συμβατές με το σχετικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ, προτείνεται να υποστηριχθεί η έκδοσή τους από την Εποπτεύουσα Αρχή.

### **3.5. Έγκριση των πρότυπων κανόνων για τη μόνιμη ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού**

Όπως αναφέρεται στο σημείο 4.5 των πρότυπων κανόνων, το αναγνωριστικό URVIS και η σήμανσή του στο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό λειτουργούν συμπληρωματικά και δεν επηρεάζουν τα υφιστάμενα συστήματα αρίθμησης που εφαρμόζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την εισδοχή ή τη λειτουργία σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ούτε αντικαθιστούν τα υφιστάμενα συστήματα μητρώου ή πληροφοριών που χρησιμοποιούνται σε κράτη ή ομάδες κρατών για τη λειτουργία σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, όπως, στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το EVR και το EVN που ρυθμίζονται από την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής.

Για την ΕΕ, η συνέπεια των πρότυπων κανόνων θα είναι η συνύπαρξη τόσο των αναγνωριστικών όσο και των σημάτων που τοποθετούνται στο τροχαίο υλικό. Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτές δεν είναι οι μόνες σημάσεις που τοποθετούνται επί οχήματος, το οποίο περιλαμβάνει και άλλες λειτουργικές σημάσεις, π.χ. από τον κατασκευαστή.

Για την επίτευξη του στόχου του, το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου πρέπει να βασίζεται σε ένα σαφές σύστημα ταυτοποίησης και σήμανσης, σύμφωνα με διεθνή πρότυπα. Οι εν λόγω πρότυποι κανόνες προβλέπουν μια λογική προσέγγιση που δεν έρχεται σε αντίθεση με το σχετικό νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως εκ τούτου, προτείνεται να υποστηριχθεί η έγκρισή τους από την Εποπτεύουσα Αρχή.

## **4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ**

### **4.1. Διαδικαστική νομική βάση**

#### *4.1.1. Αρχές*

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό «των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν

το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας».

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης κείμενα που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»<sup>19</sup>.

#### *4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση*

Η Εποπτεύουσα Αρχή είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, και συγκεκριμένα με το πρωτόκολλο στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό (πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου), σύμφωνα με το άρθρο XII του εν λόγω πρωτοκόλλου.

Οι πράξεις τις οποίες καλείται να εγκρίνει η Εποπτεύουσα Αρχή είναι πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Όπως εξηγείται στο προηγούμενο τμήμα, οι προς έκδοση πράξεις θα είναι δεσμευτικές βάσει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εν λόγω όργανο και θα είναι ικανές να επηρεάσουν το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, και συγκεκριμένα: την οδηγία (ΕΕ) 2016/797, την απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής και την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής και την ίδια τη συμμετοχή της Ένωσης στη λειτουργία του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, η οποία χορηγείται με την απόφαση 2014/888/ΕΕ του Συμβουλίου.

Οι προς έκδοση πράξεις δεν συμπληρώνουν ούτε τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

#### **4.2. Ουσιαστική νομική βάση**

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προς έκδοση πράξη επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο ουσιαστική νομική βάση, δηλαδή εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

#### **4.3. Συμπέρασμα**

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

<sup>19</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου, της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

## Πρόταση

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη 12η σύνοδο της προπαρασκευαστικής επιτροπής αναφορικά με την ίδρυση του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και στην 1η σύνοδο της Εποπτεύουσας Αρχής που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου XII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Ένωση, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, εξέδωσε το πρωτόκολλο στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό (στο εξής: σύμβαση του Κέιπ Τάουν), το οποίο εγκρίθηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Φεβρουαρίου 2007 (στο εξής: πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου), σύμφωνα με την απόφαση 2014/888/ΕΕ του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 2014<sup>20</sup>, και απέκτησε το καθεστώς Περιφερειακού Οργανισμού Οικονομικής Ολοκλήρωσης δυνάμει του εν λόγω πρωτοκόλλου.
- (2) Η Εποπτεύουσα Αρχή του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, κατά την πρώτη συνεδρίασή της στις 8 Μαρτίου 2024, και μεταξύ άλλων θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, αναμένεται να εγκρίνει το καταστατικό και τον εσωτερικό κανονισμό της, τη συμφωνία μεταξύ της Εποπτεύουσας Αρχής και του Διακυβερνητικού Οργανισμού Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ) σχετικά με τα καθήκοντα της Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής, και άλλες πράξεις που αφορούν την ίδρυση και τη λειτουργία του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού [άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο δ) της σύμβασης του Κέιπ Τάουν], ειδικότερα τους κανονισμούς του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού και τους πρότυπους κανόνες για τη μόνιμη ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που καταρτίστηκαν στο πλαίσιο της επιτροπής χερσαίων μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη.

<sup>20</sup> Απόφαση 2014/888/ΕΕ του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του πρωτοκόλλου της σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, που θεσπίστηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Φεβρουαρίου 2007 (ΕΕ L 353 της 10.12.2014, σ. 9).

- (3) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την πρώτη σύνοδο της Εποπτεύουσας Αρχής, δεδομένου ότι η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου και οι αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν από την Εποπτεύουσα Αρχή μπορούν να οδηγήσουν στην έκδοση πράξεων που είναι δεσμευτικές βάσει του διεθνούς δικαίου και ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο τη συμμετοχή της Ένωσης στο εν λόγω όργανο, καθώς και το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, και συγκεκριμένα: την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση)<sup>21</sup>, τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>22</sup>, την απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ<sup>23</sup>, και την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής<sup>24</sup>.
- (4) Η Εποπτεύουσα Αρχή αναμένεται να εγκρίνει το σχέδιο καταστατικού της, το οποίο καθορίζει πτυχές όπως η νομική της προσωπικότητα, τα καθήκοντα και το διοικητικό της πλαίσιο, όπως απαιτείται από τη σύμβαση του Κέιπ Τάουν και από το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου. Η έγκριση του καταστατικού αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη σύσταση και τη λειτουργία της Εποπτεύουσας Αρχής και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υποστηριχθεί. Θα πρέπει να προταθεί μια ήσσονος σημασίας τροποποίηση στη διάταξη που καθορίζει τη σύνθεση της Εποπτεύουσας Αρχής προκειμένου να αποσαφηνιστεί η παραπομπή στις σχετικές διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου (άρθρο XII παράγραφος 1).
- (5) Η Εποπτεύουσα Αρχή αναμένεται επίσης να εγκρίνει το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού της, το οποίο καθορίζει πτυχές όπως οι κανόνες για τις συνεδριάσεις, οι κανόνες εκπροσώπησης, οι προτάσεις και αποφάσεις και οι διαδικασίες ψηφοφορίας. Ωστόσο, το τρέχον σχέδιο εσωτερικού κανονισμού δεν συνάδει με τις διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, οι οποίες αναγνωρίζουν το καθεστώς των Περιφερειακών Οργανισμών Οικονομικής Ολοκλήρωσης ως ισοδύναμο με εκείνο ενός κράτους μέλους, καθώς εισάγει αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ, αφενός, των κρατών μερών αυτών καθαυτών, που δικαιούνται να εκπροσωπούνται και να ψηφίζουν επί των αποφάσεων που λαμβάνονται από την Εποπτεύουσα Αρχή, και, αφετέρου, των Περιφερειακών Οργανισμών Οικονομικής Ολοκλήρωσης, οι οποίοι δεν αναφέρονται ρητά ως μέλη της Εποπτεύουσας Αρχής. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προταθούν τροποποιήσεις του εσωτερικού κανονισμού, ώστε να διασφαλιστεί ότι προβλέπονται πράγματι η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα δικαιώματα ψήφου της στην Εποπτεύουσα Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για την ψηφοφορία σχετικά με θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Ένωσης.

<sup>21</sup> ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

<sup>22</sup> ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1.

<sup>23</sup> ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1.

<sup>24</sup> ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53.

Ωστόσο, θα πρέπει να υποστηριχθούν οι υπόλοιπες διατάξεις του σχεδίου εσωτερικού κανονισμού.

- (6) Σύμφωνα με το άρθρο XII παράγραφος 6 του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, εναπόκειται στον ΟΤΙΦ να αναλάβει τον ρόλο της Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής μόλις τεθεί σε ισχύ το πρωτόκολλο. Στη σχεδιαζόμενη συμφωνία μεταξύ της Εποπτεύουσας Αρχής και του ΟΤΙΦ καθορίζονται οι λεπτομερείς προϋποθέσεις για την εκτέλεση των καθηκόντων της Γραμματείας της Εποπτεύουσας Αρχής. Η έγκριση της παρούσας συμφωνίας είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της χρηστής διαχείρισης των εργασιών της Εποπτεύουσας Αρχής και ως εκ τούτου, θα πρέπει να υποστηριχθεί.
- (7) Σύμφωνα με το άρθρο 17 της σύμβασης του Κέιπ Τάουν και το άρθρο XII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, η Εποπτεύουσα Αρχή μεριμνά για την ίδρυση του Διεθνούς Νηολογίου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Εξασφαλίζει επίσης την ύπαρξη αποτελεσματικού, βασιζόμενου στην κοινοποίηση, ηλεκτρονικού συστήματος για την υλοποίηση των στόχων του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου, μέσω της θέσπισης, της επανεξέτασης και της τροποποίησης, κατά περίπτωση, κανονισμών και διαδικασιών για το Διεθνές Νηολόγιο. Οι εν λόγω κανονισμοί και διαδικασίες εκδίδονται από την Εποπτεύουσα Αρχή δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 2 στοιχεία δ) και ε) της σύμβασης του Κέιπ Τάουν και σύμφωνα με τα άρθρα XIV, XV, XVI και XVII του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου. Είναι απαραίτητα για την παροχή του νομικού πλαισίου για τη λειτουργία του Διεθνούς Νηολογίου, ιδίως όσον αφορά το αίτημα και την κατανομή του αναγνωριστικού του ενιαίου συστήματος ταυτοποίησης σιδηροδρομικών οχημάτων (URVIS). Εντός της ΕΕ, η καταχώριση και η ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ρυθμίζεται επίσης από την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, οι οποίες προβλέπουν, μεταξύ άλλων, προδιαγραφές για τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (EVN) και για το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων (EVR). Μολονότι τα συστήματα βάσει του δικαίου της ΕΕ και του πρωτοκόλλου του Λουξεμβούργου αφορούν το ίδιο επίκαιρο ζήτημα της ταυτοποίησης και της καταχώρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, έχουν διαφορετικούς στόχους και σκοπούς, δηλαδή επιχειρησιακούς (τεχνικούς) στην πρώτη περίπτωση και οικονομικούς στη δεύτερη. Κατά συνέπεια, επί του παρόντος οι νομικές διατάξεις δεν αλληλοσυγκρούονται και τα δύο συστήματα μπορούν να συνυπάρχουν. Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να είναι σε θέση να επιδιώκει διαρκή συμπληρωματικότητα μεταξύ των εν λόγω μητρώων και συστημάτων ταυτοποίησης. Δεδομένου ότι η έγκριση των κανόνων αυτών είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της λειτουργίας του Διεθνούς Νηολογίου, και καθώς οι κανόνες αυτοί είναι συμβατοί και συνεπείς με το νομικό πλαίσιο της ΕΕ, θα πρέπει να υποστηριχθεί η έγκρισή τους από την Εποπτεύουσα Αρχή.
- (8) Για την επίτευξη του στόχου του, το πρωτόκολλο του Λουξεμβούργου πρέπει να βασίζεται σε ένα σαφές σύστημα ταυτοποίησης και σήμανσης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, σύμφωνα με διεθνή πρότυπα. Οι προβλεπόμενοι πρότυποι κανόνες για τη μόνιμη ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού παρέχουν ένα πλαίσιο για την απόδοση του αναγνωριστικού URVIS και τη σήμανσή του στο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό. Σύμφωνα με τους εν λόγω πρότυπους κανόνες, το αναγνωριστικό URVIS είναι συμπληρωματικό προς κάθε άλλο υφιστάμενο σύστημα σήμανσης, όπως το σύστημα της ΕΕ που ορίζεται στην απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής. Οι εν λόγω πρότυποι κανόνες δεν έρχονται σε αντίθεση με το τρέχον σχετικό νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως εκ τούτου, προτείνεται να υποστηριχθεί η έγκρισή τους από την Εποπτεύουσα Αρχή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη δωδέκατη σύνοδο της προπαρασκευαστικής επιτροπής και κατά την πρώτη σύνοδο της Εποπτεύουσας Αρχής του πρωτοκόλλου στη σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, το οποίο θεσπίστηκε στο Λουξεμβούργο στις 23 Φεβρουαρίου 2007, παρατίθεται στο παράρτημα.

Οι εκπρόσωποι της Ένωσης στην επιτροπή μπορούν να συμφωνήσουν για ήσσονος σημασίας αλλαγές στις θέσεις που διατυπώνονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης χωρίς άλλη απόφαση του Συμβουλίου.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*