

Briselē, 2024. gada 6. februārī
(OR. en)

6230/24

Starpiestāžu lieta:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2024. gada 6. februāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2024) 58 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra izveides sagatavošanas komisijas 12. sesijā un saskaņā ar Konvencijai par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām pievienotā Luksemburgas protokola par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem XII pantu izveidotās uzraudzības iestādes pirmajā sesijā

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2024) 58 final.

Pielikumā: COM(2024) 58 final

Briselē, 5.2.2024.
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

**par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Dzelzceļa ritošā sastāva
starptautiskā reģistra izveides sagatavošanas komisijas 12. sesijā un saskaņā ar
Konvencijai par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām
pievienotā Luksemburgas protokola par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem XII pantu
izveidotās uzraudzības iestādes pirmajā sesijā**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem tās uzraudzības iestādes pirmajā sesijā, kura izveidota saskaņā ar Konvencijas par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām ("Keiptaunas konvencija") 17. pantu un 2007. gada 23. februārī Luksemburgā pieņemtā Keiptaunas konvencijas protokola par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem ("Luksemburgas protokols") XII pantu, saistībā ar to, ka paredzēts pieņemt:

- uzraudzības iestādes statūtus un reglamentu,
- nolīgumu starp Luksemburgas protokola uzraudzības iestādi un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju (*OTIF*) par sekretariāta funkcijām,
- dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra noteikumus un procedūras (Keiptaunas konvencijas 17. panta 2. punkta d)–e) apakšpunkts),
- dzelzceļa ritošā sastāva pastāvīgās identifikācijas paraugnoteikumus, kas izstrādāti Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Iekšzemes transporta komitejā.

Luksemburgas protokola uzraudzības iestādes pirmā sesija ieplānota 2024. gada 8. martā Bernē, Šveicē.

Šis priekšlikums attiecas arī uz nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra izveides sagatavošanas komisijas (pagaidu uzraudzības iestādes) pēdējā, 12. sesijā, kura notiks 2024. gada 7. martā tieši pirms uzraudzības iestādes pirmās sesijas.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Keiptaunas konvencijas Luksemburgas protokols

Priekšvēsture

Konvencijai par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām pievienoto Protokolu par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem ("Luksemburgas protokols") pieņēma diplomātiskā konferencē, kas 2007. gada 23. februārī norisinājās Luksemburgā Starptautiskā privāttiesību unifikācijas institūta (*UNIDROIT*) un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) aizgādībā.

Ar Luksemburgas protokolu ir izveidots pasaules mēroga tiesiskais regulējums, kas attiecas uz tādu kreditoru un iznomātāju tiesību atzīšanu, prioritātēm un izpildi, kuras tiks reģistrētas starptautiskā reģistrā saskaņā ar Keiptaunas konvencijas 16. pantu.

Svarīgi ir tas, ka Luksemburgas protokola XIV pantā paredzēts izveidot sistēmu, kurā reģistrators piešķir identifikācijas numurus, kas nodrošina dzelzceļa ritošā sastāva vienību unikālu identifikāciju.

Ar protokolu izveidota arī kopēja sistēma aktīvu atsavināšanai parādnieka saistību neizpildes vai maksātnespējas gadījumā, ievērojot sabiedrības interešu aizsardzības pasākumus. Tas ir noderīgi attiecībā uz pārvietojamām iekārtām, kuras šķērso robežas, jo ļauj izvairīties no pašreizējās juridiskās nenoteiktības gadījumos, kad tiesību akts, saskaņā ar kuru aktīvs finansēts, tiek apstrīdēts tiesās citā jurisdikcijā, kurā aktīvs atrodas. Luksemburgas protokols, samazinot dzelzceļa aprīkojuma finansētāju riskus, varētu piesaistīt vairāk privāto aizdevēju, tādējādi nodrošinot lētāku finansējumu un dodot uzņēmējiem iespējas izvēlēties izmaksas un finansējuma veidus.

Tam būtu arī jāveicina kapitālieguldījumi, kas savukārt sekmē ritošā sastāva ražošanu un atvieglo jauna, moderna ritošā sastāva izpirkumnomu. Eiropas Savienības Padome 2021. gada 3. jūnija secinājumos¹ atzina, “ka nozarei ir jāveic nozīmīgas investīcijas ritošajā sastāvā, kas paredzēts starptautiskajiem tālsatiksmes pārvadājumiem,” un ka “steidzami ir vajadzīgas privātā sektora investīcijas”, atgādinot “dalībvalstīm, ka pastāv starptautiski nolīgumi un līgumi, kas veicina privātās investīcijas, piemēram, Keiptaunas konvencijas [par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām] Luksemburgas dzelzceļa protokols”.

Eiropas Savienības pievienošanās

Eiropas Savienība, ievērojot savas kompetences, Luksemburgas protokolu apstiprināja saskaņā ar Padomes 2014. gada 4. decembra Lēmumu 2014/888/ES par to, lai Eiropas Savienības vārdā apstiprinātu 2007. gada 23. februārī Luksemburgā pieņemto Protokolu par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem, kas pievienots Konvencijai par starptautisko nodrošinājumu attiecībā uz pārvietojamām iekārtām², reģionālas ekonomiskās integrācijas organizācijas statusā (saskaņā ar Luksemburgas protokola XXII pantu).

Šā Padomes lēmuma pielikumā ir iekļauta deklarācija par Eiropas Savienības kompetenci jautājumos, kurus reglamentē Luksemburgas protokols un attiecībā uz kuriem dalībvalstis savu kompetenci ir nodevušas Savienībai.

Tas attiecas uz dažām jomām, kas saistītas ar jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās, maksātnespējas procedūrām un tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām, un uz dažām dzelzceļa transporta *acquis* jomām, jo īpaši dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras darbību, dzelzceļa ritošā sastāva numerācijas sistēmu un ritekļu reģistrāciju Eiropas Savienībā, uz kurām attiecas šādi Savienības tiesību akti:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā³, kas atcelta un pārstrādāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā⁴,
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 881/2004 (2004. gada 29. aprīlis) par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula)⁵, kas atcelta ar

¹ Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome (Transports), 2021. gada 3. jūnijs, “Dzelzceļa izvirzīšana viedas un ilgtspējīgas mobilitātes priekšplānā” (ST 8790/21).

² OV L 353, 10.12.2014., 9. lpp.

³ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

⁴ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

⁵ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/796 (2016. gada 11. maijs) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru⁶,

- Komisijas Lēmums 2006/920/EK (2006. gada 11. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “Satiksmes nodrošināšana un vadība”⁷, kurš atcelts ar Komisijas Lēmumu (2012. gada 14. novembris) 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK⁸, kas grozīts ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1693 (2023. gada 10. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu⁹,
- Komisijas Lēmums 2007/756/EK (2007. gada 9. novembris), ar ko pieņem Direktīvas 96/48/EK un 2001/16/EK 14. panta 4. un 5. punktā paredzētās valsts ritekļu reģistru kopīgās specifikācijas¹⁰, kurš atcelts ar Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kuri minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK¹¹.

Ratifikācijas statuss Eiropas Savienībā un spēkā stāšanās nosacījumi

Luksemburga, Zviedrija un Spānija līdz šim ir vienīgās ES dalībvalstis, kuras papildus Eiropas Savienībai pašlaik arī ir šā nolīguma puses¹².

Pēc tam, kad Spānija 2023. gada janvārī ratificēja Luksemburgas protokolu, tika izpildīts tā XXIII panta 1. punktā noteiktais pirmais spēkā stāšanās priekšnosacījums. Otrs priekšnosacījums ir tāds, ka uzraudzības iestādes sekretariāts deponē depozitāram sertifikātu, kas apliecina, ka starptautiskais reģistrs darbojas pilnībā, un tam būtu jānotiek sagatavošanas komisijas 12. sesijā, kas norisināsies 2024. gada 7. martā. Uzraudzības iestādes pirmā sesija ieplānota 2024. gada 8. martā.

2.2. Uzraudzības iestāde

Uzdevumi un funkcijas

Uzraudzības iestāde izveidota saskaņā ar Keiptaunas konvencijas 17. pantu un Luksemburgas protokola XII pantu. Tās uzdevumi un funkcijas, kas izriet no Luksemburgas protokola un Keiptaunas konvencijas 17. panta 2. punkta noteikumiem, ir uzskaitīti statūtu projekta 5. pantā, un tos galvenokārt veido divas grupas.

Administratīvie uzdevumi: iecelt reģistratoru, apspriest un laiku pa laiku grozīt vienošanās ar reģistratūru, kā arī nodrošināt nepārtrauktu starptautiskā reģistra darbību reģistratora maiņas gadījumā; parakstīt visas vienošanās ar sekretariātu, kurās sīki izklāstīti sekretariāta

⁶ OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.

⁷ OV L 359, 18.12.2006., 1. lpp.

⁸ OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.

⁹ OV L 222, 8.9.2023., 1.–87. lpp.

¹⁰ OV L 305, 23.11.2007., 30. lpp.

¹¹ OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp.

¹² Ratifikācijas statuss 2023. gada 5. decembrī.

uzdevumu izpildes nosacījumi, un apspriest un laiku pa laikam grozīt šādas vienošanās; periodiski ziņot līgumslēdzējām valstīm par savu pienākumu izpildi saskaņā ar Keiptaunas konvenciju un Luksemburgas protokolu un periodiski ziņot *UNIDROIT* un palīdzēt tam sagatavot ziņojumus par to, kā ar konvenciju izveidotais starptautiskais režīms ir darbojies praksē.

Operacionālie uzdevumi: izveidot, pārskatīt un laiku pa laikam grozīt starptautiskā reģistra noteikumus; uzraudzīt reģistratoru un starptautiskā reģistra darbību; pēc reģistratora lūguma sniegt norādījumus reģistratoram; darīt visu nepieciešamo, lai nodrošinātu efektīvu, uz paziņojumiem balstītu elektronisku reģistrācijas sistēmu Keiptaunas konvencijas un Luksemburgas protokola mērķu īstenošanai.

Sekretariāts

OTIF 7. pilnsapulcē (2005. gada 23.–24. novembrī Bernē) un 12. pilnsapulcē (2015. gada 29.–30. septembrī Bernē) šī organizācija nolēma pārņemt uzraudzības iestādes sekretariāta uzdevumus saskaņā ar Luksemburgas protokola XII panta 6. punktu.

Sastāvs

Uzraudzības iestādes dalībnieku sastāvu nosaka saskaņā ar Luksemburgas protokola XII panta 1. punktu. Šā punkta a) apakšpunktā ir noteikts, ka katra līgumslēdzēja valsts ir dalībniece, kam ir iespēja iecelt pa vienam pārstāvim. Šā punkta b) un c) apakšpunktā noteikts, ka attiecīgi *UNIDROIT* un *OTIF* izraugās ne vairāk kā trīs citas valstis, kuru pārstāvji tiek iecelti uz termiņu, kas beidzas ne vēlāk kā divus gadus pēc dienas, kad Luksemburgas protokols stājas spēkā.

Līdz šim papildus četrām ratificējušajām valstīm (Gabonai, Luksemburgai, Spānijai un Zviedrijai) *OTIF* ir izraudzījusies Alžīriju, Apvienoto Karalisti un Turciju un *UNIDROIT* ir izraudzījusies Dienvidāfriku un Franciju par uzraudzības iestādes dalībniecēm. Vēl ir jāapstiprina trešā valsts, kuru izraugās *UNIDROIT*.

2.3. Sagatavošanas komisija

Diplomātiskās konferences par Luksemburgas protokola pieņemšanu (2007. gada februāris) nobeiguma akta Rezolūcijā Nr. 1 par uzraudzības iestādes un dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra izveidi tika nolemts izveidot sagatavošanas komisiju, kas laikā, kamēr Luksemburgas protokols vēl nav stājies spēkā, pilntiesīgi darbotos kā pagaidu uzraudzības iestāde starptautiskā reģistra izveidei, apspriežoties ar *UNIDROIT* un *OTIF*. Sagatavošanas komisijas galvenais mērķis ir sagatavot starptautiskā reģistra noteikumus un procedūras un uzraudzības iestādes izveidi. Sagatavošanas komisija kopš izveides ir sanākusi vienpadsmit reizes. Gaidāms, ka sagatavošanas komisija savā 12. sesijā, kas ieplānota 2024. gada 7. martā, izskatīs un apstiprinās to aktu galīgo projektu, kurus paredzēts pieņemt uzraudzības iestādes pirmajā sesijā, kas ieplānota 2024. gada 8. martā. Tāpēc šā Padomes lēmuma priekšlikuma mērķis ir noteikt nostāju, kas ES vārdā jāieņem abās sanāksmēs attiecībā uz tiem pašiem lēmumiem par paredzēto uzraudzības iestādes aktu pieņemšanu.

2.4. Paredzētie uzraudzības iestādes akti

Gaidāms, ka uzraudzības iestāde 2024. gada 8. martā savā pirmajā sesijā starp citiem darba kārtības punktiem pieņems savus statūtus un reglamentu, kā arī uzraudzības iestādes un *OTIF* nolīgumu par sekretariāta funkcijām. Šie instrumenti, kas būs saistoši saskaņā ar

starptautiskajām tiesībām, attiecas uz visu uzraudzības iestādes darbības tvērumu, arī jomām, kurās Eiropas Savienībai ir ekskluzīva kompetence, un tie tieši ietekmēs Savienības dalību minētajā struktūrā¹³. Tāpēc to apstiprināšana varēs būtiski ietekmēt Savienības tiesiskā regulējuma saturu.

Turklāt gaidāms, ka uzraudzības iestāde pieņems arī citus turpmāk norādītos aktus, kas attiecas uz starptautiskā reģistra izveidi un darbību un var būtiski ietekmēt Savienības tiesiskā regulējuma saturu.

Dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra noteikumi un procedūras

Paredzēto aktu mērķis ir organizēt un reglamentēt starptautiskā reģistra darbību. Tajos norādīts, kā tiek izveidots starptautiskais reģistrs, kas ir instruments dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācijas pārvaldībai saskaņā ar konvenciju un protokolu, un tie ietver attiecīgus noteikumus, ar kuriem reglamentēt šāda reģistra darbību, galvenokārt saistībā ar Dzelzceļa ritekļu unikālās identifikācijas sistēmas (*URVIS*) identifikatora pieprasīšanu un piešķiršanu, piekļuves kontroli, informācijas prasībām, meklēšanu un citām prasībām, kas saistītas ar reģistratoru, piemēram, sūdzībām vai atbildību un apdrošināšanu. Uzraudzības iestāde šos noteikumus un procedūras izdod saskaņā ar Keiptaunas konvencijas 17. panta 2. punkta d)–e) apakšpunktu un saskaņā ar Luksemburgas protokola XIV, XV, XVI un XVII pantu. Šo jautājumu, proti, dzelzceļa ritošā sastāva reģistrāciju un datu apmaiņu starp ES dalībvalstīm un starptautisko reģistru, Savienības līmenī reglamentē: 1) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614, ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Direktīvas (ES) 2016/797 [par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību] 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK¹⁴, un 2) Komisijas Lēmums 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK¹⁵. Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 nosaka dalībvalstu valsts ritekļu reģistru kopējās specifikācijas, kā arī specifikācijas Eiropas ritekļu reģistram (*EVR*), kuru centrālā līmenī pārvalda Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra (*ERA*). Šis lēmums arī paredz izveidot obligātu Eiropas ritekļa numuru (*EVN*). *EVN* formāts ir noteikts Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 II pielikuma 6. papildinājumā: “Šajā papildinājumā raksturots Eiropas ritekļa numurs un ar to saistītais marķējums, ko saredzami norāda uz ritekļa, lai ekspluatācijas laikā nodrošinātu tā unikālu un pastāvīgu identifikāciju.” Turklāt Komisijas Lēmumā 2012/757/ES *EVN* minēts kā viena no Eiropas dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas ekspluatācijas prasībām (I pielikuma 4.2.2.3. iedaļa: “Katram riteklim jābūt Eiropas ritekļa numuram, lai to varētu atšķirt no jebkura cita dzelzceļa ritekļa.”). Tāpēc saskaņā ar Luksemburgas protokolu izveidotā starptautiskā reģistra noteikumu un procedūru apstiprināšana būs saistoša saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un varēs būtiski ietekmēt ES tiesiskā regulējuma saturu.

Dzelzceļa ritošā sastāva pastāvīgās identifikācijas paraugnoteikumi

Šie noteikumi izklāsta metodes un pienākumus, kas attiecas uz Dzelzceļa ritekļu unikālās identifikācijas sistēmas (*URVIS*) identifikatora piestiprināšanu dzelzceļa ritošajam sastāvam, kā paredzēts Luksemburgas protokolā. Šo noteikumu izpilde ir brīvprātīga, izņemot

¹³ Savienībai ir tiesības piedalīties uzraudzības iestādes darbā saskaņā ar Luksemburgas protokola XII un XXII pantu un Padomes Lēmumu 2014/888/ES, lasot tos apvienojumā. Sk. arī 3.2. iedaļu.

¹⁴ OV L 268, 26.10.2018., 53.–91. lpp.

¹⁵ OV L 345, 15.12.2012., 1.–76. lpp., kurā jaunākie grozījumi izdarīti 2020. gada jūnijā (OV L 188, 15.6.2020., 16.–17. lpp.).

gadījumus, kad to prasa īpaši tiesību akti; jebkurā gadījumā pusei ir jāapstiprina atbilstība šiem noteikumiem, ja tā vēlas Luksemburgas protokola starptautiskajā reģistrā reģistrēt kādu reģistrējamu garantiju vai būt par tās saņēmēju. Pusei, kura vēlas uzņemties šajos noteikumos paredzētās saistības, būs jāiesniedz deklarācija¹⁶ un par to jāpaziņo reģistratoram. Paraugnoteikumu nozīmē “puse” ir jebkura fiziska persona, uzņēmums, uzņēmēj sabiedrība, korporācija, valdība, valsts vai valsts aģentūra vai valstu grupas aģentūra, vai jebkura apvienība, trasts, kopuzņēmums, konsorcijs vai pilnsabiedrība vai personālsabiedrība, vai cits subjekts (neatkarīgi no tā, vai tam ir atsevišķa juridiskā personība). Šo jautājumu, proti, dzelzceļa ritošā sastāva marķēšanu, Savienības līmenī reglamentē iepriekš minētais Komisijas Lēmums 2012/757/ES, jo īpaši tā I pielikuma P papildinājums (“Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz korpusa”, 2. iedaļa “Vispārīgi nosacījumi ārējam marķējumam”). Tāpēc šo paraugnoteikumu apstiprināšana būs saistoša saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un varēs būtiski ietekmēt ES tiesiskā regulējuma saturu.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIENĒM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

3.1. Uzraudzības iestādes statūtu pieņemšana

Uzraudzības iestādes statūtu projektā ir noteikti tādi aspekti kā tās juridiskā personība, uzdevumi un administratīvā sistēma, kā prasīts Keiptaunas konvencijā un Luksemburgas protokolā. Statūtu pieņemšana ir uzraudzības iestādes izveides un darbības priekšnoteikums. Tādēļ ierosināts atbalstīt to pieņemšanu ar nosacījumu, ka 2. pantā (Sastāvs) tiek izdarīts neliels grozījums, ar ko precizē mijnorādi uz attiecīgajiem Luksemburgas protokola noteikumiem (XII panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunkts).

3.2. Uzraudzības iestādes reglamenta pieņemšana

Uzraudzības iestādes reglamenta projektā ir noteikti tādi aspekti kā sanāksmju noteikumi, pārstāvības noteikumi, priekšlikumi un lēmumi, kā arī balsošanas procedūras. Reglaments jāpieņem saskaņā ar Luksemburgas protokola XII panta 4. punktu.

Luksemburgas protokola XXII panta 1. punktā ir noteikts: “Jebkura reģionālā ekonomiskās integrācijas organizācija, ko izveidojušas neatkarīgas valstis un kas ir kompetenta noteiktos jautājumos, kurus reglamentē šis protokols, arī var parakstīt, pieņemt, apstiprināt šo protokolu vai pievienoties tam. Tādā gadījumā reģionālajai ekonomiskās integrācijas organizācijai būs līgumslēdzējas valsts tiesības un pienākumi, ja šī organizācija ir kompetenta jautājumos, ko reglamentē šis protokols [...]”. Tā paša panta 3. punktā ir noteikts: “Visas atsauces uz “līgumslēdzēju valsti” vai “līgumslēdzējām valstīm”, “dalībvalsti” vai “dalībvalstīm” šajā protokolā attiecas arī uz reģionālo ekonomiskās integrācijas organizāciju, ja konteksts to prasa.”

ES ir pievienojusies Luksemburgas protokolam. No tā izriet, ka saskaņā ar Luksemburgas protokola XXII panta 3. punktu ES kā reģionāla ekonomiskās integrācijas organizācija (REIO) ir uzskatāma par līgumslēdzēju valsti saskaņā ar Luksemburgas protokola XII panta 1. punktu un tāpēc ir uzskatāma par pilntiesīgu uzraudzības iestādes dalībnieci, kam ir tāds pats statuss, tiesības un pienākumi kā jebkurai citai Luksemburgas protokola dalībvalstij.

¹⁶ “Ar šo mēs šīs deklarācijas iesniegšanas dienā apņemamies uzņemties saistības, kas paredzētas Dzelzceļa transporta jautājumu darba grupas aizgādībā izdotajos dzelzceļa ritošā sastāva pastāvīgās identifikācijas paraugnoteikumos (angļu valodā) ar grozījumiem.”

Paturot to prātā, šķiet, ka pašreizējie reglamenta projekta noteikumi nav pilnībā atbilstīgi iepriekš minētajiem Luksemburgas protokola noteikumiem.

Reglamenta projekta 1. pantā (Definīcijas) ir noteikts, ka “dalībnieki” ir “dalībvalstu un izraudzīto valstu pārstāvji, kas kopā ir uzraudzības iestādes dalībnieki,” tajā ir arī atsevišķa termina “reģionāla organizācija” definīcija, proti, “reģionāla ekonomiskās integrācijas organizācija, kas definēta protokola XXII pantā un ir ratificējusi gan konvenciju, gan protokolu vai pievienojusies tiem, ievērojot savas kompetences”. Ņemot vērā pašreizējo 4. un 16. panta formulējumu, šis nošķirums varētu nozīmēt, ka ES (kā REIO) nebūtu pilntiesīga uzraudzības iestādes dalībniece, pretēji Luksemburgas protokola noteikumiem (XII pants un XXII pants).

Reglamenta projekta 4. panta (Dalībnieku pārstāvība) 1. punktā norādīts, ka katra dalībvalsts un izraudzītā valsts ir pārstāvēta un balso uzraudzības iestādes sanāksmēs; 2. punktā noteikts: “Dalībnieku uzraudzības iestādes sanāksmē drīkst pārstāvēt cits dalībnieks. Tomēr neviens dalībnieks uzraudzības iestādes sanāksmē nedrīkst pārstāvēt vairāk kā vienu citu dalībnieku.”; 3. punktā noteikts, ka REIO ir (tikai) tiesības būt pārstāvētai; arī tas varētu liecināt, ka ES netiktu uzskatīta par pilntiesīgu dalībnieci, jo tai nav skaidri paredzētas tiesības balsot kā citām dalībvalstīm.

Reglamenta projekta 16. pantā (Balsošanas procedūra) ir minēti tikai “dalībnieki”, kuru vidū saskaņā ar 1. pantu nav nepārprotami iekļauta ES kā REIO. Pantā nav arī noteikumu par REIO balsstiesību izmantošanu.

Papildus precizējumiem, kas reglamenta projektā jāievieš, lai nodrošinātu ES kā uzraudzības iestādes pilntiesīgas dalībnieces pārstāvību, jautājums par ES balsstiesību izmantošanu būtu jāizskata, ņemot vērā noteikumus, kuri piemērojami saistībā ar *OTIF*, kas ir Luksemburgas protokola līdzatbalstītāja kopā ar *UNDROIT* un nodrošina uzraudzības iestādes sekretariāta funkciju.

Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) 38. pantā noteikts:

“2.§. Reģionālā organizācija var izmantot tās pašas tiesības, kādas, pamatojoties uz Konvenciju, attiecas uz šīs organizācijas dalībvalstīm un tādā mērā, ciktāl tās aptver tematus, kuros organizācija ir kompetenta Tas attiecas arī uz Dalībvalstu saistībām saskaņā ar Konvenciju [..].” un

“3.§. Kas attiecas uz tiesībām balsot [..], reģionālajai organizācijai ir tik balsu, cik to ir tās dalībvalstīm, kas ir arī Organizācijas Dalībvalstis. Tās var izmantot savas tiesības, īpaši tiesības balsot, tikai tiktāl, ciktāl tas ir saskaņā ar 2. paragrāfu.”

Piemērojot iepriekš minētos *COTIF* noteikumus, Nolīguma starp Eiropas Savienību un *OTIF* par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija *COTIF*¹⁷ 6. pantā noteikts:

“1. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai ir ekskluzīva kompetence, Savienība īsteno tās dalībvalstu balsošanas tiesības saskaņā ar konvenciju.

2. Pieņemot lēmumus jautājumos, kuros Savienībai un tās dalībvalstīm ir dalīta kompetence, balso vai nu Savienība, vai tās dalībvalstis.

¹⁷ OV L 51, 23.2.2013., 8. lpp.

3. Savienības balsu skaits ir līdzvērtīgs to Savienības dalībvalstu balsu skaitam, kuras vienlaikus ir konvencijas dalībnieces, ievērojot konvencijas 26. panta 7. punktu. Ja balso Savienība, tās dalībvalstis nebalso.”

Pielikumā Padomes 2014. gada 4. decembra Lēmumam 2014/888/ES par to, lai ES vārdā apstiprinātu Luksemburgas protokolu, ir iekļauta deklarācija par ES kompetenci jautājumos, kuros reglamentē Luksemburgas protokols un attiecībā uz kuriem dalībvalstis savu kompetenci ir *nodevušas* Savienībai. Minētā Padomes lēmuma 2., 3. un 7. apsvērumā ir precizēts, ka Savienībai ir ekskluzīva kompetence attiecīgajās jomās.

Tāpēc ir būtiski un lietderīgi, ka attiecībā uz uzraudzības iestādes lēmumiem, kas ietilpst Savienības ekskluzīvā kompetencē, balsstiesību īstenošanā tiek ievērota tāda pati procedūra, kāda piemērojama saskaņā ar *COTIF*, ciktāl tas attiecas uz REIO, t. i., ka ES īsteno savu dalībvalstu tiesības balsot jautājumos, kas ir Savienības kompetencē (aizstāšana), nododot tik daudz balsu, cik dalībvalstīm ir tiesības, vajadzības gadījumā saskaņā ar iepriekš noteiktu Savienības nostāju.

Vēl viens šādas pieejas piemērs ir Hāgas Starptautisko privāttiesību konferences statūtu¹⁸ 3. panta 8. punkts.

Tādēļ tiek ierosināts apstiprināt uzraudzības iestādes reglamenta projektu ar nosacījumu, ka tajā ir ieviesti grozījumi, kas atspoguļo Eiropas Savienības kā uzraudzības iestādes pilntiesīgas dalībnieces statusu saskaņā ar attiecīgajiem Luksemburgas protokola noteikumiem, lai gādātu, ka tiek efektīvi nodrošinātas tās tiesības būt pārstāvētai un tiesības balsot.

3.3. Nolīgums starp Luksemburgas protokola uzraudzības iestādi un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju (OTIF) par sekretariāta funkcijām

Saskaņā ar Luksemburgas protokola XII panta 6. punktu *OTIF* pēc protokola stāšanās spēkā jāuzņemas uzraudzības iestādes sekretariāta funkcijas un jārīko uzraudzības iestādes sanāksmes Bernē, Šveicē.

Paredzētajā nolīgumā starp uzraudzības iestādi un *OTIF* izklāstīti detalizēti nosacījumi uzraudzības iestādes sekretariāta uzdevumu izpildei. Tas cita starpā ietver jebkāda ar šādām sanāksmēm saistīta ierasta darba veikšanu, arī paziņojumu par sanāksmēm un darba kārtības izdošanu, dokumentu sagatavošanu un izplatīšanu, gatavojoties šādām sanāksmēm un to rezultātā, kā arī uzdevumus, kas uzraudzības iestādei ir kā kontaktpunktam attiecībās ar trešām personām. Saskaņā ar nolīgumu *OTIF* vajadzētu būt tiesībām būt pārstāvētai uzraudzības iestādes sanāksmēs bez balsstiesībām, kā arī saņemt finansiālu kompensāciju par uzraudzības iestādes sekretariāta uzdevumu izpildi.

Šis nolīgums jāpieņem, lai nodrošinātu uzraudzības iestādes darba labu organizāciju un pārvaldību. Tādēļ tiek ierosināts atbalstīt tā pieņemšanu uzraudzības iestādē.

¹⁸

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

3.4. Dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra noteikumu un procedūru pieņemšana

Uzraudzības iestāde dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra noteikumus un procedūras izdod saskaņā ar Keiptaunas konvencijas 17. panta 2. punkta d)–e) apakšpunktu un saskaņā ar Luksemburgas protokola XIV, XV, XVI un XVII pantu. Šie noteikumi un procedūras nodrošina starptautiskā reģistra pārvaldības tiesisko regulējumu.

Attiecībā uz *URVIS* identifikatora un Eiropas ritekļa numura, kuru ES līmenī reglamentē Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614, pastāvēšanu līdztekus šo noteikumu 5.3.1. punktā ir paredzēta iespēja izmantot *valsts vai reģionālo identifikācijas numuru*, kam piemīt *URVIS* identifikatora un marķējuma noteikumiem līdzīgi parametri un kas atbilst vismaz paraugnoteikumos noteiktajiem minimālajiem standartiem. Lai gan reģistrācijas sistēmas saskaņā ar ES tiesību aktiem un saskaņā ar Luksemburgas protokolu attiecas uz vienu un to pašu jautājumu par dzelzceļa ritošā sastāva identifikāciju un reģistrāciju, tām ir atšķirīgi mērķi un nolūki, proti, ekspluatācijas (tehniskie) – pirmās sistēmas gadījumā un finansiālie – otrās sistēmas gadījumā. Tā rezultātā abas sistēmas var pastāvēt līdztekus, un atkarībā no šā starptautiskā reģistra attīstības un izmantošanas, kā arī no tā, kā attīstīsies Eiropas ritekļu reģistrs, ko pašlaik reglamentē Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614, Eiropas Savienībai vajadzētu būt iespējai panākt pastāvīgu papildināmību gan starp abiem reģistriem, gan abām identifikācijas sistēmām.

Tā kā dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra noteikumi un procedūras jāpieņem, lai nodrošinātu starptautiskā reģistra darbību, un tā kā šie noteikumi ir saderīgi ar attiecīgo ES tiesisko regulējumu, tiek ierosināts atbalstīt to pieņemšanu uzraudzības iestādē.

3.5. Dzelzceļa ritošā sastāva pastāvīgās identifikācijas paraugnoteikumu pieņemšana

Kā norādīts paraugnoteikumu 4.5. punktā, *URVIS* identifikators un tā marķējums uz dzelzceļa ritošā sastāva papildina, bet neietekmē esošās numerācijas sistēmas, ko piemēro saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem par dzelzceļa ritošā sastāva pieņemšanu vai ekspluatāciju, un neaizstāj esošās reģistra vai informācijas sistēmas, kuras valstīs vai valstu grupās izmanto dzelzceļa ritošā sastāva ekspluatācijai, piemēram, Eiropas Savienībā — *EVR* un *EVN*, ko reglamentē Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614.

Paraugnoteikumu ieviešanas rezultātā Eiropas Savienībā līdztekus pastāvēs abi identifikatori un marķējumi uz ritošā sastāva. Jāatzīmē, ka tie nav vienīgie marķējumi uz ritekļa, jo ir arī citi ekspluatācijas marķējumi, piemēram, no ražotāja.

Lai sasniegtu savu mērķi, Luksemburgas protokolam ir jābalstās uz skaidru identifikācijas un marķēšanas sistēmu, kuras pamatā ir starptautiskie standarti. Šajos paraugnoteikumos ir paredzēta samērīga pieeja, kas nav pretrunā attiecīgajam Eiropas Savienības tiesiskajam regulējumam. Tādēļ tiek ierosināts atbalstīt to pieņemšanu uzraudzības iestādē.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”¹⁹.

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Uzraudzības iestāde ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, Konvencijai par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām pievienoto Protokolu par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem (Luksemburgas protokols), saskaņā ar tā XII pantu.

Akti, kurus uzraudzības iestāde ir tiesīga pieņemt, ir lēmumi ar juridiskām sekām. Kā paskaidrots iepriekšējā iedaļā, paredzētie akti būs saistoši saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kas reglamentē attiecīgo struktūru, un varēs ietekmēt ES tiesiskā regulējuma saturu, proti, Direktīvu (ES) 2016/797, Komisijas Lēmumu 2012/757/ES un Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1614, kā arī Savienības dalību Luksemburgas protokola darbībā, kas apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2014/888/ES.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tādēļ ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti, no kuriem viens ir klasificējams kā galvenais, bet otrs ir pakārtots, lēmums saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, kas nepieciešams galvenajam vai dominējošajam mērķim vai komponentam.

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz “dzelzceļa transportu”. Tādēļ ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. pants.

4.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam vajadzētu būt LESD 91. pantam saistībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

¹⁹ Eiropas Savienības Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums, Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra izveides sagatavošanas komisijas 12. sesijā un saskaņā ar Konvencijai par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām pievienotā Luksemburgas protokola par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem XII pantu izveidotās uzraudzības iestādes pirmajā sesijā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Savienība, ievērojot savas kompetences, Konvencijai par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām ("Keiptaunas konvencija") pievienoto 2007. gada 23. februārī Luksemburgā pieņemto Protokolu par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem ("Luksemburgas protokols") apstiprināja saskaņā ar Padomes 2014. gada 4. decembra Lēmumu 2014/888/ES²⁰ un saskaņā ar minēto protokolu ieguva reģionālas ekonomiskās integrācijas organizācijas statusu.
- (2) Gaidāms, ka Luksemburgas protokola uzraudzības iestāde 2024. gada 8. martā savā pirmajā sesijā starp citiem darba kārtības punktiem pieņems savus statūtus un reglamentu, uzraudzības iestādes un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) nolīgumu par uzraudzības iestādes sekretariāta funkcijām un citus aktus, kas attiecas uz dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra izveidi un darbību (Keiptaunas konvencijas 17. panta 2. punkta d) apakšpunkts), jo īpaši dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra noteikumus un dzelzceļa ritošā sastāva pastāvīgās identifikācijas paraugnoteikumus, kas izstrādāti Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Iekšzemes transporta komitejā.

²⁰ Padomes Lēmums 2014/888/ES (2014. gada 4. decembris) par to, lai Eiropas Savienības vārdā apstiprinātu 2007. gada 23. februārī Luksemburgā pieņemto Protokolu par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem, kas pievienots Konvencijai par starptautisko nodrošinājumu attiecībā uz pārvietojamām iekārtām (OV L 353, 10.12.2014., 9. lpp).

- (3) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem uzraudzības iestādes pirmajā sesijā, jo Savienība ir Luksemburgas protokola līgumslēdzēja puse un uzraudzības iestādes pieņemto lēmumu rezultātā var tikt pieņemti akti, kuri ir saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un var būtiski ietekmēt Savienības dalību minētajā struktūrā un ES tiesiskā regulējuma saturu, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija)²¹, Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regulu (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru²², Komisijas 2012. gada 14. novembra Lēmumu 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK²³ un Komisijas 2018. gada 25. oktobra Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1614, ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK²⁴.
- (4) Gaidāms, ka uzraudzības iestāde pieņems savu statūtu projektu, kurā ir noteikti tādi aspekti kā tās juridiskā personība, uzdevumi un administratīvā sistēma, kā prasīts Keiptaunas konvencijā un Luksemburgas protokolā. Statūtu pieņemšana ir uzraudzības iestādes izveides un darbības priekšnoteikums, un tāpēc tā būtu jāatbalsta. Būtu jāierosina neliels grozījums noteikumā, ar ko nosaka uzraudzības iestādes sastāvu, nolūkā precizēt mijnorādi uz attiecīgajiem Luksemburgas protokola noteikumiem (XII panta 1. punkts).
- (5) Gaidāms, ka uzraudzības iestāde pieņems arī sava reglamenta projektu, kurā ir noteikti tādi aspekti kā sanāksmju noteikumi, pārstāvības noteikumi, priekšlikumi un lēmumi, kā arī balsošanas procedūras. Tomēr pašreizējais reglamenta projekts neatbilst Luksemburgas protokola noteikumiem, kuros reģionālu ekonomiskās integrācijas organizāciju statuss atzīts par līdzvērtīgu dalībvalsts statusam, jo ar to tiek ieviests nepamatots nošķirums starp, no vienas puses, dalībvalstīm *per se*, kurām ir tiesības būt pārstāvētām un balsot par lēmumiem, kas jāpieņem uzraudzības iestādei, un, no otras puses, reģionālām ekonomiskās integrācijas organizācijām, kuras nav skaidri minētas kā uzraudzības iestādes dalībnieces. Tādēļ jāierosina reglamenta grozījumi, kas nodrošinātu, ka Eiropas Savienības dalība un tiesības balsot uzraudzības iestādē tiek efektīvi nodrošinātas saskaņā ar Luksemburgas protokola noteikumiem, tostarp noteikumiem par balsošanu jautājumos, kas ir Savienības ekskluzīvā kompetencē. Tomēr pārējie reglamenta projekta noteikumi būtu jāatbalsta.
- (6) Saskaņā ar Luksemburgas protokola XII panta 6. punktu *OTIF* pēc protokola stāšanās spēkā ir jāuzņemas uzraudzības iestādes sekretariāta funkcijas. Paredzētajā nolīgumā starp uzraudzības iestādi un *OTIF* izklāstīti detalizēti nosacījumi uzraudzības iestādes sekretariāta uzdevumu izpildei. Šā nolīguma pieņemšana vajadzīga, lai nodrošinātu uzraudzības iestādes darba labu pārvaldību, un tāpēc tā būtu jāatbalsta.
- (7) Saskaņā ar Keiptaunas konvencijas 17. pantu un Luksemburgas protokola XII pantu uzraudzības iestāde nodrošina dzelzceļa ritošā sastāva starptautiskā reģistra izveidi. Tā arī nodrošina efektīvu, uz paziņojumiem balstītu elektronisku sistēmu Luksemburgas

²¹ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

²² OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.

²³ OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.

²⁴ OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp.

protokola mērķu īstenošanai, tālab izveidojot, pārskatot un vajadzības gadījumā grozot starptautiskā reģistra noteikumus un procedūras. Uzraudzības iestāde šos noteikumus un procedūras izdod saskaņā ar Keiptaunas konvencijas 17. panta 2. punkta d)–e) apakšpunktu un saskaņā ar Luksemburgas protokola XIV, XV, XVI un XVII pantu. Tie vajadzīgi, lai nodrošinātu starptautiskā reģistra darbības tiesisko regulējumu, jo īpaši attiecībā uz Dzelzceļa ritekļu unikālās identifikācijas sistēmas (*URVIS*) identifikatora pieprasīšanu un piešķiršanu. Eiropas Savienībā dzelzceļa ritošā sastāva reģistrāciju un identifikāciju reglamentē arī Direktīva (ES) 2016/797 un Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614, kas cita starpā nosaka Eiropas ritekļa numura (*EVN*) un Eiropas ritekļu reģistra (*EVR*) specifikācijas. Lai gan sistēmas saskaņā ar ES tiesību aktiem un saskaņā ar Luksemburgas protokolu attiecas uz vienu un to pašu jautājumu par dzelzceļa ritošā sastāva identifikāciju un reģistrāciju, tām ir atšķirīgi mērķi un nolūki, proti, ekspluatācijas (tehniskie) – pirmās sistēmas gadījumā un finansiālie – otrās sistēmas gadījumā. Tā rezultātā pašlaik šīs tiesību normas nav savstarpējā pretrunā un abas sistēmas var pastāvēt līdztekus. Tāpēc Savienībai vajadzētu būt iespējai panākt pastāvīgu papildināmību starp minētajiem reģistriem un identifikācijas sistēmām. Šie noteikumi jāpieņem, lai nodrošinātu starptautiskā reģistra darbību, un tie ir saderīgi un saskanīgi ar ES tiesisko regulējumu, tāpēc būtu jāatbalsta to pieņemšana uzraudzības iestādē.

- (8) Lai sasniegtu savu mērķi, Luksemburgas protokolam ir jābalstās uz skaidru dzelzceļa ritošā sastāva identifikācijas un marķēšanas sistēmu, kuras pamatā ir starptautiskie standarti. Paredzētie dzelzceļa ritošā sastāva pastāvīgās identifikācijas paraugnoteikumi nodrošina satvaru *URVIS* identifikatora piešķiršanai un tā marķējuma norādīšanai uz dzelzceļa ritošā sastāva. Saskaņā ar minētajiem paraugnoteikumiem *URVIS* identifikatora marķējums papildina jebkuru citu esošo marķēšanas sistēmu, piemēram, Komisijas Lēmumā 2012/757/ES noteikto ES sistēmu. Šie paraugnoteikumi nav pretrunā pašreizējam attiecīgajam Eiropas Savienības tiesiskajam regulējumam. Tādēļ tiek ierosināts atbalstīt to pieņemšanu uzraudzības iestādē,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem sagatavošanas komisijas 12. sesijā un Konvencijai par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām pievienotā 2007. gada 23. februārī Luksemburgā pieņemtā Protokola par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem uzraudzības iestādes pirmajā sesijā, ir izklāstīta pielikumā.

Savienības pārstāvji komitejā drīkst vienoties par nelielām izmaiņām šā lēmuma pielikumā paustajā nostājā bez jauna Padomes lēmuma.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Komisijai.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*