



Bruxelles, 6 februarie 2024
(OR. en)

6230/24

Dosar interinstituțional:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	6 februarie 2024
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2024) 58 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 12-a sesiuni a Comisiei pregătitoare pentru înființarea Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant și în cadrul primei sesiuni a Autorității de supraveghere instituite în temeiul articolului XII din Protocolul de la Luxemburg la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2024) 58 final.

Anexă: COM(2024) 58 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 5.2.2024
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 12-a sesiuni a Comisiei pregătitoare pentru înființarea Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant și în cadrul primei sesiuni a Autorității de supraveghere instituite în temeiul articolului XII din Protocolul de la Luxemburg la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul primei sesiuni a Autorității de supraveghere instituite în temeiul articolului 17 din Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile („Convenția de la Cape Town”) și al articolului XII din Protocolul la Convenția de la Cape Town referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant, adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007 („Protocolul de la Luxemburg”), în legătură cu adoptarea preconizată a următoarelor documente:

- Statutul și regulamentul de procedură ale Autorității de supraveghere;
- Acordul dintre Autoritatea de supraveghere a Protocolului de la Luxemburg și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind funcțiile secretariatului;
- Regulamentele și procedurile Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant [articolul 17 alineatul (2) literele (d)-(e) din Convenția de la Cape Town];
- Normele-tip privind identificarea permanentă a materialului feroviar rulant elaborate în cadrul Comitetului pentru transporturi terestre al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU).

Prima sesiune a Autorității de supraveghere a Protocolului de la Luxemburg este programată să aibă loc la 8 martie 2024 la Berna, în Elveția.

Prezenta propunere este, de asemenea, relevantă pentru poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul celei de a 12-a sesiuni a Comisiei pregătitoare pentru înființarea Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant (Autoritatea provizorie de supraveghere), care se va reuni pentru ultima sa sesiune la 7 martie 2024, urmată imediat de prima sesiune a Autorității de supraveghere.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Protocolul de la Luxemburg la Convenția de la Cape Town

Context

Protocolul la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant („Protocolul de la Luxemburg”) a fost adoptat de conferința diplomatică desfășurată la Luxemburg la 23 februarie 2007, sub auspiciile Institutului Internațional pentru Unificarea Dreptului Privat (UNIDROIT) și ale Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF).

Protocolul de la Luxemburg stabilește un cadru juridic mondial pentru recunoașterea, prioritățile și executarea drepturilor creditorului și ale locatorului, care vor fi înregistrate într-un registru internațional, în conformitate cu articolul 16 din Convenția de la Cape Town.

Este important de remarcat faptul că articolul XIV din Protocolul de la Luxemburg prevede instituirea unui sistem de alocare a numerelor de identificare de către operatorul de registru, care să permită identificarea unică a elementelor de material feroviar rulant.

Protocolul creează, de asemenea, un sistem comun de repunere în posesie a activului în caz de neîndeplinire a obligațiilor de plată sau de insolvență a debitorului, sub rezerva unor garanții de interes public. Acest lucru este util în ceea ce privește echipamentele mobile care traversează frontierele, evitându-se incertitudinile juridice actuale în cazul în care o lege în temeiul căreia a fost finanțat activul este contestată în fața instanțelor dintr-o altă jurisdicție, unde este situat activul. Prin reducerea riscurilor pentru finanțatorii echipamentelor feroviare, Protocolul de la Luxemburg ar trebui să atragă mai mulți creditori privați, ceea ce ar duce la o finanțare cu costuri mai reduse și ar crea opțiuni pentru operatori în ceea ce privește costurile și tipurile de finanțare.

De asemenea, ar trebui să încurajeze investițiile de capital, care, la rândul lor, stimulează producția de material rulant și facilitează închirierea de material rulant nou și modern. În concluziile sale din 3 iunie 2021¹, Consiliul Uniunii Europene a recunoscut că „sunt necesare investiții majore din partea sectorului în materialul rulant folosit în transportul internațional pe distanțe lungi” și că „este nevoie urgentă de investiții din partea sectorului privat”, reamintind „statelor membre de existența unor acorduri și tratate internaționale care facilitează investițiile private, cum ar fi Protocolul feroviar de la Luxemburg la Convenția de la Cape Town [privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile]”.

Aderarea Uniunii Europene

Uniunea Europeană, în ceea ce privește competențele sale, a aprobat Protocolul de la Luxemburg prin Decizia 2014/888/UE a Consiliului din 4 decembrie 2014 privind aprobarea, în numele Uniunii Europene, a Protocolului la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant, adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007², cu statutul de organizație de integrare economică regională (în temeiul articolului XXII din Protocolul de la Luxemburg).

Anexa la prezenta decizie a Consiliului conține o declarație privind competența Uniunii Europene în chestiuni reglementate de Protocolul de la Luxemburg, cu privire la care statele membre și-au transferat competența Uniunii.

Aceasta se referă la anumite domenii legate de competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, la procedurile de insolvență și la legea aplicabilă obligațiilor contractuale, precum și la unele domenii ale acquis-ului în materie de transport feroviar, în special interoperabilitatea sistemului feroviar, funcționarea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, sistemul de numerotare a materialului feroviar rulant și a vehiculelor înmatriculate în UE, reglementate de următoarele acte legislative ale Uniunii:

- Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate³, abrogată și reformată

¹ Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie (Transporturi), 3 iunie 2021: „Transportul feroviar în avangarda mobilității inteligente și durabile” (ST 8790/21).

² JO L 353, 10.12.2014, p. 9.

³ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

prin Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană⁴;

- Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția)⁵, abrogat prin Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate⁶;
- Decizia 2006/920/CE a Comisiei din 11 august 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional⁷, abrogată prin Decizia 2012/757/UE a Comisiei din 14 noiembrie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE⁸, modificată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1693 al Comisiei din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană⁹;
- Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE¹⁰, abrogată prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei¹¹.

Stadiul ratificării în UE și condițiile de intrare în vigoare

Până în prezent, pe lângă Uniunea Europeană, Luxemburg, Suedia și Spania sunt singurele state membre ale UE care sunt, în prezent, părți la acest acord¹².

În urma ratificării de către Spania în ianuarie 2023, a fost îndeplinită prima condiție prealabilă pentru intrarea în vigoare a Protocolului de la Luxemburg, prevăzută la articolul XXIII alineatul (1). A doua condiție prealabilă este depunerea de către secretariatul Autorității de supraveghere la depozitar a unui certificat care să confirme că Registrul internațional este pe deplin operațional, ceea ce ar trebui să se întâmple în cadrul celei de a 12-a sesiuni a Comisiei pregătitoare, care va avea loc la 7 martie 2024. Prima sesiune a Autorității de supraveghere este programată să aibă loc la 8 martie 2024.

2.2. Autoritatea de supraveghere

Sarcinile și atribuțiile

⁴ JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

⁵ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

⁶ JO L 138, 26.5.2016, p. 1.

⁷ JO L 359, 18.12.2006, p. 1.

⁸ JO L 345, 15.12.2012, p. 1.

⁹ JO L 222, 8.9.2023, p. 1.

¹⁰ JO L 305, 23.11.2007, p. 30.

¹¹ JO L 268, 26.10.2018, p. 53.

¹² Stadiul ratificărilor la 5 decembrie 2023.

Autoritatea de supraveghere este instituită în temeiul articolului 17 din Convenția de la Cape Town și al articolului XII din Protocolul de la Luxemburg. Sarcinile și funcțiile acesteia, astfel cum decurg din dispozițiile Protocolului de la Luxemburg și ale articolului 17 alineatul (2) din Convenția de la Cape Town, sunt enumerate la articolul 5 din proiectul de statut și ar trebui să fie alcătuite în principal din două grupuri:

Sarcini administrative: numește operatorul de registru, negociază și modifică periodic acorduri cu operatorul de registru și asigură funcționarea în continuare a Registrului internațional în cazul schimbării operatorului de registru; semnează cu secretariatul toate acordurile care stabilesc condițiile detaliate pentru îndeplinirea sarcinilor secretariatului și negociază și modifică periodic astfel de acorduri; raportează periodic statelor contractante cu privire la îndeplinirea obligațiilor care îi revin în temeiul Convenției de la Cape Town și al Protocolului de la Luxemburg și raportează periodic UNIDROIT și îl asistă în pregătirea rapoartelor privind modul în care regimul internațional instituit prin convenție a funcționat în practică.

Sarcini operaționale: stabilește, revizuieste și modifică periodic reglementările privind Registrul internațional; îl supraveghează pe operatorul de registru și supervizează funcționarea Registrului internațional; îl îndrumă pe operatorul de registru, la solicitarea acestuia; depune toate eforturile necesare pentru a asigura existența unui sistem de înregistrare electronic eficient, bazat pe notificare, în vederea punerii în aplicare a obiectivelor Convenției de la Cape Town și ale Protocolului de la Luxemburg.

Secretariatul

În cadrul celei de a 7-a adunări generale (desfășurată la Berna, în zilele de 23-24 noiembrie 2005) și al celei de a 12-a adunări generale (desfășurată la Berna, în zilele de 29-30 septembrie 2015) ale OTIF, această organizație a decis să își asume sarcinile secretariatului Autorității de supraveghere, în conformitate cu articolul XII alineatul (6) din Protocolul de la Luxemburg.

Componența

Componența Autorității de supraveghere se stabilește în conformitate cu articolul XII alineatul (1) din Protocolul de la Luxemburg. La litera (a), se prevede că fiecare stat parte este membru, fiecare având posibilitatea de a numi un reprezentant. La literele (b) și (c), se prevede că UNIDROIT și, respectiv, OTIF pot desemna cel mult alte trei state fiecare, ale căror mandate expiră în termen de cel mult doi ani de la data intrării în vigoare a Protocolului de la Luxemburg.

Până în prezent, pe lângă cele patru state care au ratificat acordul (Gabon, Luxemburg, Spania și Suedia), OTIF a desemnat Algeria, Turcia și Regatul Unit, iar UNIDROIT a desemnat Franța și Africa de Sud în calitate de membri ai Autorității de supraveghere. Un stat terț care urmează să fie desemnat de UNIDROIT nu a fost încă confirmat.

2.3. Comisia pregătitoare

Rezoluția nr. 1 din Actul final al Conferinței diplomatice de adoptare a Protocolului de la Luxemburg (februarie 2007) privind înființarea Autorității de supraveghere și a Registrului internațional pentru materialul rulant feroviar a decis să înființeze, până la intrarea în vigoare a Protocolului de la Luxemburg, o Comisie pregătitoare care să acționeze cu autoritate deplină în calitate de Autoritate provizorie de supraveghere pentru înființarea Registrului

internațional, în consultare cu UNIDROIT și OTIF. Principalul obiectiv al Comisiei pregătitoare este să elaboreze reglementările și procedurile privind Registrul internațional și să pregătească înființarea Autorității de supraveghere. Comisia pregătitoare s-a reunit de unsprezece ori de la constituirea sa. Cu ocazia celei de a 12-a sesiuni, programată la 7 martie 2024, Comisia pregătitoare va trebui să examineze și să aprobe proiectele finale ale documentelor care urmează să fie adoptate cu prilejul primei sesiuni a Autorității de supraveghere, programată la 8 martie 2024. Prin urmare, prezenta propunere de decizie a Consiliului este menită să stabilească poziția care urmează să fie luată în numele UE în cadrul ambelor reuniuni, în ceea ce privește aceleași decizii referitoare la adoptarea actelor avute în vedere ale Autorității de supraveghere.

2.4. Actele avute în vedere ale Autorității de supraveghere

La 8 martie 2024, în cadrul primei sale sesiuni și printre alte puncte de pe ordinea de zi, se preconizează că Autoritatea de supraveghere își va adopta Statutul și Regulamentul de procedură, precum și Acordul dintre Autoritatea de supraveghere și OTIF cu privire la funcțiile secretariatului. Aceste instrumente, care vor fi obligatorii în temeiul dreptului internațional, se referă la întregul domeniu de activitate al Autorității de supraveghere, inclusiv la domeniile pentru care Uniunea Europeană are competență exclusivă, și vor afecta în mod direct participarea Uniunii la respectivul organism¹³. Prin urmare, aprobarea lor are vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii.

În plus, se preconizează că Autoritatea de supraveghere va adopta și alte acte referitoare la înființarea și funcționarea Registrului internațional, care au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume:

Reglementările și procedurile privind Registrul internațional pentru materialul feroviar rulant

Scopul actelor avute în vedere este de a organiza și de a reglementa operațiunile Registrului internațional. Acestea precizează modul în care este constituit Registrul internațional ca infrastructură pentru gestionarea înregistrărilor de material rulant feroviar în temeiul convenției și al protocolului și conțin dispoziții adecvate pentru reglementarea funcționării unui astfel de registru, în principal în ceea ce privește solicitarea și alocarea identificatorului sistemului de identificare unică a vehiculelor feroviare (URVIS), controlul accesului, cerințele în materie de informații, căutările și alte cerințe legate de operatorul de registru, cum ar fi plângerile sau răspunderea și asigurarea. Aceste reglementări și proceduri urmează să fie emise de Autoritatea de supraveghere în temeiul articolului 17 alineatul (2) literele (d)-(e) din Convenția de la Cape Town și în conformitate cu articolele XIV, XV, XVI și XVII din Protocolul de la Luxemburg. Chestiunea referitoare la înregistrarea materialului feroviar rulant și schimbul de date între statele membre ale UE și Registrul internațional este reglementată la nivelul Uniunii de: (1) Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 (privind interoperabilitatea sistemului feroviar) și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei¹⁴ și (2) Decizia 2012/757/UE a Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a

¹³ Uniunea are dreptul de a participa la lucrările Autorității de supraveghere în conformitate cu dispozițiile coroborate ale articolelor XII și XXII din Protocolul de la Luxemburg și ale Deciziei 2014/888/UE a Consiliului. A se vedea, de asemenea, mai jos, secțiunea 3.2.

¹⁴ JO L 268, 26.10.2018, p. 53.

Deciziei 2007/756/CE¹⁵. Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei stabilește specificații comune pentru registrele naționale ale vehiculelor din statele membre, precum și specificații pentru Registrul european al vehiculelor (REV) gestionat la nivel central de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate „ERA”. Prezenta decizie prevede, de asemenea, crearea unui număr european al vehiculului (NEV), care este obligatoriu. Formatul NEV este prevăzut în apendicele 6 la anexa II la Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei: „Prezentul apendice descrie numărul european al vehiculului și marcajul asociat aplicat în mod vizibil pe vehicul pentru identificarea sa în mod unic și permanent în exploatare.” Mai mult, și Decizia 2012/757/UE a Comisiei se referă la NEV ca fiind una dintre cerințele operaționale pentru subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (secțiunea 4.2.2.3 din anexa I la aceasta: „Fiecare vehicul trebuie să poarte un număr european de vehicul care să îl identifice în mod unic față de orice alt vehicul feroviar.”) Prin urmare, aprobarea reglementărilor și a procedurilor privind Registrul internațional instituit în temeiul Protocolului de la Luxemburg va fi obligatorie în temeiul dreptului internațional și are vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE.

Normele-tip privind identificarea permanentă a materialului feroviar rulant

Aceste norme stabilesc metodele și responsabilitățile pentru aplicarea identificatorului sistemului unic de identificare unică a vehiculelor feroviare (URVIS) pe materialul feroviar rulant, astfel cum se prevede în Protocolul de la Luxemburg. Aceste norme sunt voluntare, cu excepția cazului în care legislația specifică impune aplicarea identificatorului; în orice caz, o parte trebuie să confirme respectarea prezentelor norme dacă dorește să înregistreze sau să fie beneficiarul oricărei garanții înregistrabile introduse în Registrul internațional al Protocolului de la Luxemburg. Partea care dorește să își asume obligații în temeiul prezentului regulament va trebui să facă o declarație¹⁶ și să îl informeze pe operatorul de registru cu privire la aceasta. În sensul normelor-tip, „parte” înseamnă orice persoană fizică, firmă, societate, corporație, guvern, stat sau agenție a unui stat sau agenție a unui set de state sau orice asociație, trust, asociere în participație, consorțiu sau parteneriat, proprietar sau altă entitate (indiferent dacă are sau nu personalitate juridică distinctă). Această chestiune – marcarea materialului feroviar rulant – este reglementată la nivelul Uniunii prin Decizia 2012/757/UE a Comisiei menționată anterior, în special în apendicele P la anexa I (Numărul european al vehiculului și marcajul alfabetic aferent de pe caroserie; secțiunea 2 „Dispoziții generale privind marcajele exterioare”). Prin urmare, aprobarea acestor norme-tip le va face obligatorii în temeiul dreptului internațional și au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE LUATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Adoptarea Statutului Autorității de supraveghere

Proiectul de Statut al Autorității de supraveghere definește aspecte precum personalitatea juridică a acesteia, sarcinile și cadrul administrativ, astfel cum se prevede în Convenția de la

¹⁵ JO L 345, 15.12.2012, p. 1, astfel cum a fost modificată în iunie 2020 (JO L 188, 15.6.2020, p. 16).

¹⁶ Declarația în limba engleză: „We hereby undertake to be bound by the Model Rules on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock (English edition) as amended from time to time, issued under the auspices of the Working Party on Rail Transport, as at the date of this declaration” („Ne angajăm să ne asumăm obligația de a respecta normele-tip privind identificarea permanentă a materialului feroviar rulant (ediția în limba engleză), astfel cum au fost modificate periodic, emise sub auspiciile Grupului de lucru pentru transportul feroviar, la data prezentei declarații”).

Cape Town și în Protocolul de la Luxemburg. Adoptarea Statutului este o condiție prealabilă pentru înființarea și funcționarea Autorității de supraveghere. Prin urmare, se propune sprijinirea adoptării acestuia, sub rezerva unei modificări minore a articolului 2 (Componenta) pentru a clarifica referințele încrucișate la dispozițiile relevante ale Protocolului de la Luxemburg [articolul XII alineatul (1) literele (a), (b) și (c)].

3.2. Adoptarea Regulamentului de procedură al Autorității de supraveghere

Proiectul de regulament de procedură al Autorității de supraveghere definește aspecte precum normele privind reuniunile, normele de reprezentare, propunerile și deciziile și procedurile de vot. Adoptarea acestora este necesară în temeiul articolului XII alineatul (4) din Protocolul de la Luxemburg.

Articolul XXII din Protocolul de la Luxemburg prevede la alineatul (1) că: „O organizație regională de integrare economică constituită din state suverane și care are competențe în anumite aspecte reglementate de prezentul protocol poate, la rândul său, semna, accepta, aproba sau adera la acesta. Organizația de integrare economică regională va avea, în acest caz, drepturile și obligațiile unui stat contractant, în măsura în care organizația în cauză are competențe în aspecte reglementate de prezentul protocol (...)”. Alineatul (3) din același articol prevede următoarele: „Orice mențiune privind un «stat contractant», mai multe «state contractante», un «stat parte» sau mai multe «state părți» la prezentul protocol se aplică, de asemenea, unei organizații regionale de integrare economică, atunci când contextul impune acest lucru”.

UE a aderat la Protocolul de la Luxemburg. În conformitate cu articolul XXII alineatul (3) din Protocolul de la Luxemburg, UE, în calitate de organizație de integrare economică regională („REIO”), trebuie considerată stat parte în temeiul articolului XII alineatul (1) din Protocolul de la Luxemburg și, prin urmare, trebuie considerată membru cu drepturi depline al Autorității de supraveghere, având același statut, aceleași drepturi și obligații ca orice alt stat parte la Protocolul de la Luxemburg.

Având în vedere cele de mai sus, dispozițiile actuale ale proiectului de Regulament de procedură nu par să fie pe deplin conforme cu dispozițiile sus-menționate ale Protocolului de la Luxemburg:

La articolul 1 (Definiții), proiectul de Regulament de procedură prevede că „membri” înseamnă „reprezentanți ai statelor părți și ai statelor desemnate care alcătuiesc, în mod colectiv, Autoritatea de supraveghere;” articolul sus-menționat prevede, de asemenea, o definiție separată a termenului „organizație regională”, care desemnează „o organizație de integrare economică regională, astfel cum este definită la articolul XXII din protocol, și care a ratificat atât convenția, cât și protocolul sau a aderat la acestea, cu respectarea competențelor care îi revin”. Având în vedere formularea actuală a articolelor 4 și 16, această distincție ar putea sugera că UE (în calitate de REIO) nu ar fi un membru cu drepturi depline al Autorității de supraveghere, contrar dispozițiilor Protocolului de la Luxemburg (articolul XII și articolul XXII);

La articolul 4 (Reprezentarea membrilor), proiectul de Regulament de procedură indică la alineatul (1) că fiecare stat parte și stat desemnat este reprezentat și votează la reuniunile Autorității de supraveghere; la alineatul (2) se afirmă: „Un membru poate decide să fie reprezentat la o reuniune a Autorității de supraveghere de către un alt membru. Cu toate

acestea, niciun membru nu poate reprezenta mai mult de un alt membru la o reuniune a Autorității de supraveghere”; alineatul (3) prevede că o REIO are (doar) dreptul de a fi reprezentată; acest lucru ar putea sugera, la rândul său, că UE nu ar fi considerată membru de sine stătător, deoarece dreptul său de vot nu este prevăzut în mod expres ca în cazul altor state părți.

La articolul 16 (Proceduri de vot), proiectul de regulament de procedură se referă doar la „membri”, care, în conformitate cu articolul 1, nu includ în mod expres UE ca REIO. De asemenea, acesta nu conține norme privind exercitarea drepturilor de vot de către REIO.

Pe lângă clarificările care trebuie introduse în proiectul de Regulament de procedură pentru a asigura reprezentarea UE în calitate de membru cu drepturi depline al Autorității de supraveghere, chestiunea exercitării drepturilor de vot ale UE ar trebui examinată în lumina normelor aplicabile în temeiul OTIF, care este un co-sponsor împreună cu UNDROIT al Protocolului de la Luxemburg și care asigură funcția de secretariat al Autorității de supraveghere.

Articolul 38 din Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) prevede:

„§ 2 Organizația regională poate să exercite drepturile de care dispun membrii săi în baza Convenției, în măsura în care aceste drepturi acoperă domenii care țin de competența sa. Același lucru este valabil și pentru obligațiile care revin statelor membre în baza Convenției (...).” și

„§3 În vederea exercitării dreptului de vot (...), organizația regională dispune de un număr de voturi egal cu cel al membrilor săi care sunt și state membre ale Organizației. Acestea din urmă nu-și pot exercita drepturile, în special dreptul de vot, decât în măsura admisă la § 2”.

În aplicarea dispozițiilor COTIF menționate mai sus, articolul 6 din Acordul dintre Uniunea Europeană și OTIF privind aderarea Uniunii Europene la COTIF din 9 mai 1980¹⁷ prevede:

„1. În ceea ce privește deciziile privind aspecte care sunt de competența exclusivă a Uniunii Europene, Uniunea Europeană va exercita drepturile de vot ale statelor sale membre în temeiul convenției.

2. În ceea ce privește deciziile privind aspecte care sunt de competența partajată a Uniunii și a statelor sale membre, votează fie Uniunea, fie statele sale membre.

3. Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 26 alineatul (7) din convenție, Uniunea dispune de un număr de voturi egal cu cel al statelor sale membre care sunt în același timp parte la convenție. Atunci când votează Uniunea, nu votează statele sale membre.”

Decizia 2014/888/UE a Consiliului din 4 decembrie 2014 privind aprobarea, în numele UE, a Protocolului de la Luxemburg conține în anexa sa o declarație privind competența UE în ceea ce privește aspectele reglementate de Protocolul de la Luxemburg, cu privire la care statele membre și-au transferat propriile competențe Uniunii. Considerentele 2, 3 și 7 din respectiva

¹⁷ JO L 51, 23.2.2013, p. 8.

decizie a Consiliului clarifică faptul că Uniunea are competență exclusivă în domeniile respective.

Prin urmare, este relevant și oportun ca, pentru deciziile Autorității de supraveghere care intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii, exercitarea drepturilor de vot să urmeze aceeași procedură ca aceea prevăzută de COTIF în ceea ce privește REIO, și anume ca UE să exercite drepturile de vot ale statelor sale membre în chestiuni care țin de competența Uniunii (înlocuire), exprimând un număr de voturi egal cu cel al statele membre, atunci când este necesar, în conformitate cu o poziție prestabilită a Uniunii.

Un alt exemplu al unei astfel de abordări poate fi găsit la articolul 3 alineatul (8) din Statutul Conferinței de la Haga de Drept Internațional Privat¹⁸.

Prin urmare, se propune aprobarea proiectului de Regulament de procedură al Autorității de supraveghere, sub rezerva introducerii unor modificări care să reflecte statutul Uniunii Europene de membru cu drepturi depline al Autorității de supraveghere, în concordanță cu dispozițiile relevante ale Protocolului de la Luxemburg, pentru ca drepturile sale de a fi reprezentată și drepturile sale de vot să fie asigurate în mod efectiv.

3.3. Acordul dintre Autoritatea de supraveghere a Protocolului de la Luxemburg și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind funcțiile secretariatului

În conformitate cu articolul XII alineatul (6) din Protocolul de la Luxemburg, OTIF trebuie să își asume rolul de secretariat al Autorității de supraveghere după intrarea în vigoare a protocolului și să găzduiască reuniunile Autorității de supraveghere la Berna, în Elveția.

Acordul preconizat între Autoritatea de supraveghere și OTIF stabilește condițiile detaliate pentru îndeplinirea sarcinilor secretariatului Autorității de supraveghere. Aceasta include, printre altele, desfășurarea oricăror activități obișnuite legate de astfel de reuniuni, inclusiv publicarea convocărilor la reuniuni și a ordinilor de zi, pregătirea și difuzarea documentelor pentru astfel de reuniuni și a celor rezultate în urma reuniunilor, precum și îndeplinirea rolului de punct de contact, față de terți, pentru Autoritatea de supraveghere. În conformitate cu acordul, OTIF ar trebui să aibă dreptul de a fi reprezentată la reuniunile Autorității de supraveghere, fără drept de vot, și de a fi compensată financiar pentru îndeplinirea sarcinilor secretariatului Autorității de supraveghere.

Adoptarea acestui acord este necesară pentru a asigura buna organizare și administrare a lucrărilor Autorității de supraveghere. Prin urmare, se propune sprijinirea adoptării acestuia de către Autoritatea de supraveghere.

3.4. Adoptarea reglementărilor și a procedurilor Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant

Aceste reglementări și proceduri ale Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant urmează să fie emise de Autoritatea de supraveghere în temeiul articolului 17 alineatul (2) literele (d)-(e) din Convenția de la Cape Town și în conformitate cu articolele XIV, XV, XVI și XVII din Protocolul de la Luxemburg. Acestea oferă cadrul juridic pentru gestionarea Registrului internațional.

¹⁸

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

În ceea ce privește relația dintre identificatorul URVIS și numărul european al vehiculului reglementat la nivelul UE prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei, la punctul 5.3.1 din aceste reglementări se prevede posibilitatea de a utiliza un *număr de identificare național sau regional* cu caracteristici similare identificatorului URVIS, precum și norme de marcă care să corespundă, cel puțin, standardelor minime stabilite în normele-tip. Deși sistemele de înregistrare prevăzute de legislația UE și de Protocolul de la Luxemburg abordează aceeași chestiune de actualitate a identificării și a înregistrării materialului feroviar rulant, acestea au obiective și finalități diferite, și anume operaționale (tehnice) pentru primul sistem și financiare pentru cel de al doilea. Prin urmare, cele două sisteme pot coexista și, în funcție de evoluția acestui Registru internațional și de utilizarea sa, precum și de evoluția Registrului european al vehiculelor reglementat în prezent prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei, Uniunea Europeană ar trebui să fie în măsură să mențină o complementaritate durabilă atât între registre, cât și între sistemele de identificare.

Întrucât adoptarea reglementărilor și a procedurilor Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant este necesară pentru asigurarea funcționării Registrului internațional și întrucât aceste dispoziții sunt compatibile cu cadrul juridic relevant al UE, se propune sprijinirea adoptării acestora de către Autoritatea de supraveghere.

3.5. Adoptarea normelor-tip privind identificarea permanentă a materialului feroviar rulant

Astfel cum se menționează la punctul 4.5 din normele-tip, identificatorul URVIS și marcarea acestuia pe materialul feroviar rulant se adaugă la sistemele de numerotare existente aplicate în conformitate cu legislația în vigoare privind admiterea sau exploatarea materialului feroviar rulant și nu înlocuiesc registrele sau sistemele informatice existente utilizate în state sau în grupuri de state pentru exploatarea materialului feroviar rulant, cum ar fi, pentru Uniunea Europeană, REV și NEV, reglementate prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei.

Pentru UE, normele-tip vor antrena coexistența atât a identificatorilor, cât și a marcajelor aplicate pe materialul rulant. Trebuie remarcat faptul că acestea nu sunt singurele marcaje de pe un vehicul, care include și alte marcaje operaționale, de exemplu de la producător.

Pentru a-și atinge obiectivul, Protocolul de la Luxemburg trebuie să se bazeze pe un sistem clar de identificare și marcă bazat pe standarde internaționale. Aceste norme-tip prevăd o abordare rezonabilă care nu intră în conflict cu cadrul juridic relevant al Uniunii Europene. Prin urmare, se propune sprijinirea adoptării acestora de către Autoritatea de supraveghere.

4. Temei JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”

Conceptul de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”¹⁹.

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Autoritatea de supraveghere este un organism creat printr-un acord, și anume Protocolul la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant (Protocolul de la Luxemburg), în conformitate cu articolul XII din acesta.

Actul pe care Autoritatea de supraveghere este invitată să îl adopte este un act cu efecte juridice. Astfel cum se explică în secțiunea precedentă, actele avute în vedere vor fi obligatorii în temeiul normelor de drept internațional care reglementează organismul în cauză și au vocația de a influența conținutul legislației UE, și anume: Directiva (UE) 2016/797, Decizia 2012/757/UE a Comisiei și Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei, precum și însăși participarea Uniunii la funcționarea Protocolului de la Luxemburg, care este acordată prin Decizia 2014/888/UE a Consiliului.

Actele avute în vedere nu completează și nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se ia o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la „transportul feroviar”. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 91 din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 91 din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

¹⁹ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 12-a sesiuni a Comisiei pregătitoare pentru înființarea Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant și în cadrul primei sesiuni a Autorității de supraveghere instituite în temeiul articolului XII din Protocolul de la Luxemburg la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant

(Text cu relevanță pentru SEE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91, coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Uniunea, în ceea ce privește competențele sale, a aprobat Protocolul la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant („Convenția de la Cape Town”), adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007 („Protocolul de la Luxemburg”), în temeiul Deciziei 2014/888/UE a Consiliului din 4 decembrie 2014²⁰, și a dobândit statutul de organizație de integrare economică regională în temeiul protocolului respectiv.
- (2) Se preconizează că Autoritatea de supraveghere a Protocolului de la Luxemburg, în cadrul primei sale sesiuni din 8 martie 2024, și printre alte puncte de pe ordinea de zi, își va adopta Statutul și Regulamentul de procedură, Acordul dintre Autoritatea de supraveghere și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) privind funcțiile secretariatului Autorității de supraveghere, precum și alte acte referitoare la înființarea și funcționarea Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant [articolul 17 alineatul (2) litera (d) din Convenția de la Cape Town], în special reglementările privind Registrul internațional pentru materialul

²⁰ Decizia 2014/888/UE a Consiliului din 4 decembrie 2014 privind aprobarea, în numele Uniunii Europene, a Protocolului la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant, adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007 (JO L 353, 10.12.2014, p. 9).

rulant feroviar și normele-tip privind identificarea permanentă a materialului feroviar rulant elaborate în cadrul Comitetului pentru transporturi terestre al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

- (3) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul primei sesiuni a Autorității de supraveghere, întrucât Uniunea este parte contractantă la Protocolul de la Luxemburg, iar deciziile care urmează să fie luate de Autoritatea de supraveghere pot conduce la adoptarea de acte care sunt obligatorii în temeiul dreptului internațional și au vocația de a influența în mod decisiv participarea Uniunii la organismul respectiv și conținutul legislației UE, și anume: Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)²¹, Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate²², Decizia 2012/757/UE a Comisiei din 14 noiembrie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE²³ și Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei²⁴.
- (4) Autoritatea de supraveghere urmează să își adopte proiectul de statut, care definește aspecte precum personalitatea juridică a acesteia, sarcinile și cadrul administrativ, astfel cum se prevede în Convenția de la Cape Town și în Protocolul de la Luxemburg. Adoptarea Statutului este o condiție prealabilă pentru înființarea și funcționarea Autorității de supraveghere și, prin urmare, ar trebui sprijinită. Ar trebui propusă o modificare minoră a dispoziției care definește componența Autorității de supraveghere pentru a clarifica referința încrucișată la dispozițiile relevante ale Protocolului de la Luxemburg [articolul XII alineatul (1)].
- (5) De asemenea, se așteaptă ca Autoritatea de supraveghere să își adopte proiectul de Regulament de procedură, care definește aspecte precum normele privind reuniunile, normele de reprezentare, propunerile și deciziile și procedurile de vot. Cu toate acestea, actualul proiect de Regulament de procedură nu este în concordanță cu dispozițiile Protocolului de la Luxemburg care recunoaște statutul organizațiilor de integrare economică regională ca fiind echivalent cu cel al unui stat parte, deoarece introduce distincții nejustificate între, pe de o parte, statele părți în sine, care au dreptul de a fi reprezentate și de a vota deciziile care urmează să fie luate de Autoritatea de supraveghere, și, pe de altă parte, organizațiile de integrare economică regională, care nu sunt menționate în mod expres ca membri ai Autorității de supraveghere. Prin urmare, este necesar să se propună modificări la Regulamentul de procedură pentru a se asigura că statutul de membru al Uniunii Europene și drepturile de vot în cadrul Autorității de supraveghere sunt efectiv prevăzute în conformitate cu dispozițiile Protocolului de la Luxemburg, inclusiv cu normele privind votul referitoare la aspecte care intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii. Cu toate acestea, celelalte dispoziții ale proiectului de Regulament de procedură ar trebui sprijinite.

²¹ JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

²² JO L 138, 26.5.2016, p. 1.

²³ JO L 345, 15.12.2012, p. 1.

²⁴ JO L 268, 26.10.2018, p. 53.

- (6) În conformitate cu articolul XII alineatul (6) din Protocolul de la Luxemburg, OTIF trebuie să își asume rolul de secretariat al Autorității de supraveghere după intrarea în vigoare a protocolului. Acordul preconizat între Autoritatea de supraveghere și OTIF stabilește condițiile detaliate pentru îndeplinirea sarcinilor secretariatului Autorității de supraveghere. Adoptarea acestui acord este o condiție prealabilă pentru asigurarea bunei gestionări a lucrărilor Autorității de supraveghere și, prin urmare, ar trebui sprijinită.
- (7) În temeiul articolului 17 din Convenția de la Cape Town și al articolului XII din Protocolul de la Luxemburg, Autoritatea de supraveghere asigură înființarea Registrului internațional pentru materialul feroviar rulant. Aceasta se asigură, de asemenea, că există un sistem electronic eficient, bazat pe notificare, pentru a pune în aplicare obiectivele Protocolului de la Luxemburg, prin stabilirea, revizuirea și modificarea, dacă este necesar, ale reglementărilor și procedurilor referitoare la Registrul internațional. Aceste reglementări și proceduri urmează să fie emise de Autoritatea de supraveghere în temeiul articolului 17 alineatul (2) literele (d)-(e) din Convenția de la Cape Town și în conformitate cu articolele XIV, XV, XVI și XVII din Protocolul de la Luxemburg. Ele sunt necesare pentru a oferi cadrul juridic pentru funcționarea Registrului internațional, în special în ceea ce privește solicitarea și alocarea identificatorului sistemului unic de identificare unică a vehiculelor feroviare (URVIS). În cadrul UE, înregistrarea și identificarea materialului feroviar rulant este reglementată, de asemenea, prin Directiva (UE) 2016/797 și prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei, care prevăd, printre altele, specificații pentru un număr european al vehiculului (NEV) și un registru european al vehiculelor (REV). Deși sistemele prevăzute de legislația UE și de Protocolul de la Luxemburg abordează aceeași chestiune de actualitate a identificării și a înregistrării materialului feroviar rulant, acestea au obiective și finalități diferite, și anume operaționale (tehnice) pentru primul sistem și financiare pentru cel de al doilea. Prin urmare, în prezent, dispozițiile legale nu intră în conflict, iar cele două sisteme pot coexista. Uniunea ar trebui, așadar, să poată urmări o complementaritate durabilă între aceste registre și între sistemele de identificare. Întrucât adoptarea acestor norme este necesară pentru asigurarea funcționării Registrului internațional și întrucât normele respective sunt compatibile și coerente cu cadrul juridic al UE, adoptarea lor de către Autoritatea de supraveghere ar trebui sprijinită.
- (8) Pentru a-și atinge obiectivul, Protocolul de la Luxemburg trebuie să se bazeze pe un sistem clar de identificare și marcarea a materialului feroviar rulant, bazat pe standarde internaționale. Normele-tip preconizate privind identificarea permanentă a materialului feroviar rulant oferă un cadru pentru atribuirea identificatorului URVIS și pentru marcarea acestuia pe materialul feroviar rulant. În conformitate cu aceste norme-tip, marcajul identificatorului URVIS se adaugă pe lângă toate celelalte sisteme de marcarea existente, cum ar fi sistemul UE prevăzut în Decizia 2012/757/UE a Comisiei. Aceste norme-tip nu intră în conflict cu cadrul juridic relevant al Uniunii Europene. Prin urmare, se propune sprijinirea adoptării acestora de către Autoritatea de supraveghere,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie luată, în numele Uniunii, în cadrul celei de a douăsprezecea sesiuni a Comisiei pregătitoare și în cadrul primei sesiuni a Autorității de supraveghere a Protocolului la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant, adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007, este prezentată în anexă.

Reprezentanții Uniunii pot conveni, în cadrul sesiunilor, asupra unor modificări minore ale pozițiilor exprimate în anexa la prezenta decizie, fără o altă decizie a Consiliului.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu,
Președintele*