EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni 23. veebruaril 2007 Luxembourgis vastuvõetud protokolli (raudteeveeremile eriomaste küsimuste kohta) heakskiitmise kohta

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1. Ettepaneku eesmärk

Komisjon teeb ettepaneku, et Euroopa Liit kiidaks heaks liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni protokolli raudteeveeremile eriomaste küsimuste kohta (edaspidi „raudteeprotokoll" või „Luxembourgi protokoll"), mis võeti vastu Rahvusvahelise Eraõiguse Ühtlustamise Instituudi (UNIDROIT) ja Valitsustevahelise Rahvusvahelise Raudteeveo Organisatsiooni (OTIF) ühise egiidi all 12.–23. veebruaril 2007. aastal Luxembourgis toimunud diplomaatilisel konverentsil.

Nõukogu 30. novembri 2009. aasta otsusega[1] otsustas Euroopa Liit protokollile alla kirjutada ja 10. detsembril 2009. aastal kirjutati sellele alla.

2. Kaplinna konventsioon ja raudteeprotokoll

2.1. Kohaldamisala

Liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsioon (edaspidi „Kaplinna konventsioon" või „konventsioon") ja protokoll õhusõidukite seadmetele eriomaste küsimuste kohta (edaspidi „õhusõidukite protokoll") võeti vastu 29. oktoobrist kuni 16. novembrini 2001 Kaplinnas toimunud diplomaatilisel konverentsil.

Nõukogu 6. aprilli 2009. aasta otsusega kiitis Euroopa Liit heaks Kaplinna konventsiooni ja õhusõidukite protokolliga ühinemise ning 28. aprillil 2009. aastal andis ta ühinemiskirja hoiule.

Konventsioonis sätestatakse ühised eeskirjad selliste rahvusvaheliste tagatiste (pandileping, omandireservatsiooni kokkulepe ja liisinguleping) andmise ja mõju kohta, mis on seotud teatavatesse kategooriatesse kuuluvate liikurseadmetega, mis on kindlaks määratud protokollides, mis käsitlevad järgnevaid kategooriaid: õhusõidukid, raudteeveeremid ja kosmosevarustus.

Kõnealune õigusakt koosneb baaskonventsioonist, milles on sätestatud õigusnormid, mida kohaldatakse kõikide liikurseadmete kategooriate suhtes, ja mitmest eriprotokollist, mis sisaldavad erieeskirju teatavat liiki seadmete kohta.

Kõnealuste protokollidega võib konventsiooni muuta juhul, kui see on vajalik asjaomase valdkonna eripära arvestades. Seetõttu on iga liikurseadmete kategooria puhul ülimuslikud protokolli, mitte konventsiooni sätted. Liikmesriikide konventsioonikohased kohustused olenevad sellest, millise protokolliga nad on ühinenud. Konventsiooni saab konkreetse liikurseadmete kategooria suhtes kohaldada alles siis, kui asjaomane protokoll on jõustunud, ja seda saab kohaldada ainult kõnealuse protokolli osalisriikide vahel. Sellisel juhul loetakse ja tõlgendatakse konventsiooni ja protokolli koos ühe dokumendina.

Konventsiooni kohaldatakse juhul, kui võlgnik asub osalisriigis (artikkel 3), eri protokollides on sätestatud ka konkreetsed ühendavad tegurid (nt registreerimisriik). Konventsiooni alusel antud tagatis (artiklid 1 ja 2) on seotud registreeritud varaga, kuid ka selle varaga seotud õiguste ja tuludega. Asjaomases protokollis võib olla sätestatud, et konventsiooni kohaldatakse ka vara müügi suhtes (konventsiooni artikkel 41). Konventsiooniga tugevdatakse õigusi, mis on liikurseadmetega seotud ühiste asjaõiguste suhtes õigustatud isikutel juhul, kui võlgnik jätab oma kohustused täitmata (artiklid 8 kuni 15). Konventsiooniga luuakse ka rahvusvaheline süsteem, et võlausaldajatel oleks võimalik

[1] ELT L 331, 16.12.2009, lk 1.

registreerida eri liikurseadmete kategooriatega seotud tagatisi (artiklid 16 kuni 26), ja tagatakse, et võlausaldaja registreeritud tagatisel on eesõigus (artikkel 29).

2.2. Raudteeprotokolli eesmärgid

Kõnealuse dokumendi eesmärk on lihtsustada hinnalise raudteeveeremi rahastamist, luues võlausaldajatele (müüjad, kellelt veerem on ostetud laenuga, ja institutsioonid, kes annavad selliseks müügiks laenu) eriti kindla rahvusvahelise garantii, mis annab neile „absoluutse" eesõiguse kõnealuste rahvusvahelises registris registreeritud varade suhtes.

Raudteeprotokolliga kehtestatakse teatavad eeskirjad, mis käsitlevad registreeritud rahvusvaheliste tagatistega seotud eesõigusi ja nende täitmist teatavate võlausaldajate puhul, kes rahastavad raudteeveeremeid, nt pandiandjad, tingimuslikud müüjad või liisinguandjad. Lisaks sellele on võlausaldajate tarbeks protokollis sätestatud konkreetsed abinõud (artikkel VII) ja kolm võimalust võlgniku maksejõuetuse korral abinõude rakendamiseks (artikkel IX). III peatükiga sätestatakse juurdepääs rahvusvahelisele registrile Interneti kaudu ja luuakse järelevalveamet. Artikliga XXV lubatakse osalisriikidel avalikuks teenindamiseks kasutatava raudteeveeremi puhul teha teatavatel tingimustel erandeid.

Raudteeprotokolliga luuakse ainulaadne ja asendamatu rahvusvaheliste tagatiste registreerimise süsteem. Protokoll täiendab ja toetab Euroopa sõidukite identifitseerimisnumbrite süsteemi (raudteede koostalitlusvõime direktiivi kohaselt vastu võetud). See tagab, et pooltel on Interneti vahendusel võimalik registrit kõikjal ELis registreerimiseks ja andmete võrdlemiseks kasutada, tänu sellele on register ööpäevaringselt kättesaadav.

Kõnealune õigusakt tooks tõenäoliselt palju kasu Euroopa raudteevaldkonnale, pankadele ja valitsustele, sest see julgustab tegema kapitaliinvesteeringuid raudteevaldkonda ja hoogustab reaalse liisinguturu loomist.

2. HUVITATUD OSAPOOLTEGA PEETUD KONSULTATSIOONIDE TULEMUSED

Komisjoni algatusele kiita heaks raudteeprotokoll pärast selle allkirjastamist 2009. aastal eelnesid konsultatsioonid raudtee töörühmaga, mis on raudteeprotokolli rakendamist taotlev eri tööstusvaldkondade ühendus, mille liikmete hulka kuuluvad muu hulgas Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, Euroopa Investeerimispank, Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevaheline Organisatsioon (OTIF), Rahvusvaheline Raudteeliit (UIC) ja Euroopa Raudteetööstuste Ühendus.

Konsultatsioonide käigus rõhutati raudteeprotokolli sõlmimise ja 30. jaanuaril 2013. aastal vastu võetud neljanda raudteepaketi vahelist tihedat seost.

Neljanda raudteepaketi eesmärk on soodustada uuendusi ELi raudteedel, avades ELi reisijateveo siseturud konkurentsile, lihtsustades menetlusi veeremile lubade väljastamiseks ja parandades infrastruktuuri majandamist. See sisaldab seadusandlikke ettepanekud, et muuta kolme direktiivi, kahte määrust, teatist ja kolme aruannet[2], ning rõhutab raudteeveeremite rahastamise olulisust turgude avamiseks, mis on raudteeprotokolli eesmärk.

Raudteeprotokolli vastuvõtmine toetab uusi investeeringuid ELi raudteeveeremisse, millest saavad kasu nii ettevõtjad kui avalikkus. Innustades investeeringuid infrastruktuuri ja toetades töökohtade loomist tootvas sektoris, toetab see ka ELi majanduskasvu kava.

[2] Teavet neljanda raudteepaketi kohta võib leida järgmisel aadressil: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

Protokoll on kooskõlas ka eesmärgiga toetada üleminekut sellistele keskkonnasõbralikumatele ja säästvamatele transpordiliikidele nagu raudteetransport, mida on rõhutatud ka 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus[3].

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3. Euroopa Liidu volitused

Kaplinna konventsioon ja selle protokollid kuuluvad osaliselt Euroopa Liidu ainupädevusse. Seega ei saa liikmesriigid ratifitseerida protokolle, ilma et EL oleks need esmalt heaks kiitnud.

Nõukogu otsusega ühines EL tõepoolest õhusõidukite protokolliga samal ajal kui Kaplinna konventsiooniga (28.aprill 2009)[4] ja kirjutas alla raudteeprotokollile 10. detsembril 2009[5]. Raudteeprotokollile allakirjutamise ajal koostati ka Euroopa Ühenduse pädevuse deklaratsioon kooskõlas raudteeprotokolli artikli XXII lõikega 2, mille kohaselt esitab piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioon protokollile alla kirjutades, seda vastu võttes, heaks kiites või sellega ühinedes üldise deklaratsiooni, milles täpsustatakse raudteeprotokolliga reguleeritavad valdkonnad, mille pädevus on liikmesriikides organisatsioonidele üle antud.

Ühenduse pädevuse deklaratsiooni kuuendat lõiku, mis koostati selle allkirjastamise ajaks, tuleks ajakohastada, et võtta arvesse komisjoni otsust 2012/757/EL ning asendada viide artikli V lõikele 2 viitega artiklile XIV. Seetõttu tuleks deklaratsioon heaks kiitmise ajal vastavalt muuta. Euroopa Liidu pädevuse deklaratsiooni läbivaadatud tekst on esitatud lisas.

Euroopa Liidul on ainupädevus teatavates raudteeprotokolliga reguleeritavates valdkondades, mis on kindlaks määratud 22. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades[6], 29. mai 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 1346/2000 maksejõuetusmenetluse kohta[7] ja 17. juuni 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma I)[8]. Lisaks sellele on vastu võetud Euroopa Liidu õigusakte raudteeprotokolliga reguleeritavates valdkondades, mis on seotud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiviga 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuesti sõnastatud)[9] ja 29. aprilli 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur[10].

4. Deklaratsioonid Euroopa Liidu ainupädevusse kuuluvate valdkondade kohta

Mitmed raudteeprotokolli eeskirjad näevad ette või võimaldavad lepinguosalistel teha deklaratsioone protokolli sätete kohaldamise või kohaldamisala või nende rakendamise kohta.

Euroopa Liidul on õigus esitada deklaratsioone raudteeprotokolli artiklite VI, VIII, IX ja X kohta, sest nende reguleerimisese kuulub tema ainupädevusse.

---

3 Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas, KOM(2011) 144 (lõplik), 28.03.2011.

4 2009/370/EÜ, ELT L 121, 15.5.2009, lk 3–7.

5 2009/940/EÜ, ELT L 331, 16.12.2009, lk 1–16.

6 EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1.

7 EÜT L 160, 30.6.2000, lk 1.

8 ELT L 177, 4.7.2008, lk 6.

9 ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

10 ELT L 220, 21.6.2004, lk 3.

Raudteeprotokolli artiklis VI (*õiguse valik*) sätestatakse, et kokkuleppe või sellega seotud garantiilepingu osalised saavad valida kohaldatava õiguse. Seega reguleerib see küsimust, mida hõlmab 17. juuni 2008. aasta määrus (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma I).

See ulatuslik õiguse valik ei ole kooskõlas süsteemiga, mis on kehtestatud määrusega nr 593/2008.

Sarnaselt lahendusele, mis valiti välja nõukogu 6. aprilli 2009. aasta otsuses 2009/370/EÜ Euroopa Ühenduse ühinemise kohta liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooniga ja selle protokollis (õhusõidukite seadmetele eriomaste küsimuste kohta), jätkavad Euroopa Liidu liikmesriigid määruse (EÜ) nr 593/2008 sätete kohaldamist.

Kuna artiklit VI kohaldatakse ainult juhul, kui on tehtud raudteeprotokolli artikli XXVII kohane deklaratsioon, siis raudteeprotokolli kinnitamise ajal ei tohiks Euroopa Liit teha deklaratsiooni artikli VI kohaldamise kohta.

Kaplinna konventsiooni artiklis 55 „Enne nõude lõplikku kindlaksmääramist rakendatavaid abinõusid käsitlevate sätete muutmine", nähakse ette võimalus mitte kohaldada täielikult või osaliselt artiklit 13 või 43 või mõlemat. Kaplinna konventsiooniga ühinedes kinnitas Euroopa Liit, et artikleid 13 ja 43 kohaldatakse üksnes vastavalt Brüsseli I määruse artiklile 31[11]. Tuleb rõhutada, et kõnealune deklaratsioon on täielikult kohaldatav Kaplinna konventsiooni artiklite 13 ja 43 suhtes, mida on muudetud raudteeprotokolli artikliga VIII. Vastavalt raudteeprotokolli artiklile XXIX „Konventsioonikohased deklaratsioonid" käsitletakse Kaplinna konventsiooni ja selle artikli 55 kohaseid deklaratsioone raudteeprotokolli kohaste deklaratsioonidena, kui ei ole sätestatud teisiti.

Protokolli artikli VIII lõike 1 kohaselt kohaldatakse protokolli artiklit VIII (ajutiste abinõude kohta) täielikult või osaliselt ainult siis, kui osalisriik on esitanud asjakohase deklaratsiooni ja ainult sellises deklaratsioonis nimetatud ulatuses. Kui osalisriik esitab deklaratsiooni seoses VIII artikli lõikega 2, peab ta täpsustama ajavahemiku, mille jooksul kehtivad ajutised abinõud vastavalt konventsiooni artikli 13 lõikele 1. Tehakse ettepanek, et sarnaselt õhusõidukite protokolliga ühinedes otsustatule ei tohiks Euroopa Liit esitada artiklis VIII osutatud deklaratsiooni vastavalt artikli XXVII lõikele 2.

Artikkel IX (Abinõud maksejõuetuse korral) ja artikkel X (Maksejõuetuse korral antav abi) on põhimõtteliselt identsed vastavate sätetega õhusõidukite protokollis, mille puhul nõukogu otsustas mitte sekkuda. Nimetatud sätted kehtivad ainult juhul, kui osalisriik, millel on esmane jurisdiktsioon maksejõuetuse korral, esitab asjaomase deklaratsiooni vastavalt artiklile XXVII.

Komisjon on seisukohal, et kui esmane jurisdiktsioon maksejõuetuse korral on ELi liikmesriigil, tuleb raudteeprotokolli asemel igal juhul kohaldada 29. mai 2000. aasta määrust nr 1346/2000 maksejõuetusmenetluse kohta, nagu toimiti Kaplinna konventsiooni ja selle õhusõidukite protokolli puhul. Et saavutada kõnealune eesmärk ja tagada õiguskindlus, soovitab Euroopa Liit ühendusel mitte valida võimalust osaliselt või täielikult kohaldada üht protokolli IX artiklis sätestatud variantidest.

Seetõttu soovitatakse, et Euroopa Liit ei teeks vastavalt XXVII artikli lõikele 3 protokolli artiklis IX osutatud deklaratsiooni ega vastavalt artikli XXVII lõikele 1 protokolli artiklis X osutatud deklaratsiooni (maksejõuetuse korral antava abi kohta), mis on seotud artiklis IX osutatud deklaratsiooniga

[11] ELT L 121, 15.5.2009, lk 7.

2013/0184 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni 23. veebruaril 2007 Luxembourgis vastuvõetud protokolli (raudteeveeremile eriomaste küsimuste kohta) heakskiitmise kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 81 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõike 6 punktiga a,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi nõusolekut[1],

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Liit töötab välja ühist õigusruumi, mis rajaneks kohtuotsuste vastastikuse tunnustamise põhimõttel.

(2) Liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni (edaspidi „Kaplinna konventsioon”) protokoll raudteeveeremile eriomaste küsimuste kohta (edaspidi „raudteeprotokoll”), mis võeti vastu 23. veebruaril 2007 Luxembourgis, annab väärtusliku panuse rahvusvahelise tasandi õiguslikku raamistikku. Seetõttu on soovitav, et esimesel võimalusel hakataks kohaldama kõnealuse dokumendi sätteid, mis käsitlevad Euroopa Liidu ainupädevusse kuuluvaid valdkondi.

(3) Komisjon pidas Euroopa Ühenduse nimel läbirääkimisi raudteeprotokolli nende sätete üle, mis kuuluvad Euroopa Ühenduse ainupädevusse.

(4) Raudteeprotokolli artikli XXII lõikes 1 on sätestatud, et piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioonid, kelle pädevusse kuuluvad teatavad raudteeprotokolliga reguleeritavad valdkonnad, võivad kõnealusele protokollile alla kirjutada, konventsiooni vastu võtta, heaks kiita või sellega ühineda.

(5) Raudteeprotokollis käsitletakse muu hulgas küsimusi, mida reguleeritakse 22. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades[2], 29. mai 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 1346/2000 maksejõuetusmenetluse kohta[3], 17. juuni 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma I)[4], Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiviga nr 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuestisõnastamine)[5] ja 29. aprilli

[1] ELT C […], lk […].
[2] EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1.
[3] EÜT L 160, 30.6.2000, lk 1.
[4] ELT L 177, 4.7.2008, lk 6.
[5] ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

2004. aasta määrusega (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur[6].

(6) Euroopa Ühendus kirjutas raudteeprotokollile alla 10. detsembril 2009 pärast seda, kui nõukogu oli selleks loa andnud 30. novembri 2009. aasta otsusega 2009/940/EÜ[7].

(7) Osa raudteeprotokolliga reguleeritavaid valdkondi kuulub Euroopa Liidu ainupädevusse, samal ajal kui teatavates kõnealuse dokumendiga reguleeritavates valdkondades on pädevus liikmesriikidel.

(8) Seepärast peaks Euroopa Liit raudteeprotokolli heaks kiitma. Raudteeprotokolli artikli XXII lõikes 2 on sätestatud, et piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioon esitab protokollile alla kirjutades, seda heaks kiites või sellega ühinedes deklaratsiooni, milles täpsustatakse nimetatud protokolliga reguleeritavad valdkonnad, mille puhul asjaomase organisatsiooni liikmesriigid on delegeerinud pädevuse kõnealusele organisatsioonile.

(9) Euroopa Ühenduse pädevuse deklaratsioon koostati dokumendi allkirjastamise ajal. Kõnealust deklaratsiooni on soovitav uuendada raudteeprotokolli heakskiitmise ajal, et võtta arvesse õiguslikke arenguid ja parandada eelmises deklaratsioonis olnud faktiviga.

(10) Raudteeprotokolli VII, VIII, IX ja X artiklit kohaldatakse ainult siis, kui osalisriik on teinud vastavalt kõnealuse protokolli XXVII artiklile asjaomase deklaratsiooni, ning selles deklaratsioonis kindlaks määratud tingimustel. Raudteeprotokolli heaks kiites ei esita Euroopa Liit vastavalt XXVII artikli lõikele 2 deklaratsiooni VIII artikli kohaldamise kohta ega XXVII artikli lõigetes 1 ja 3 lubatud deklaratsioone. Liikmesriikide pädevust maksejõuetust käsitlevate materiaalõiguse sätete valdkonnas see ei mõjuta.

(11) 22. detsembri 2000. aasta määrus 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades, 29. mai 2000. aasta määrus 1346/2000 maksejõuetusmenetluse kohta ja 17. juuni 2008. aasta määrus 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma I) on Ühendkuningriigile ja Iirimaale siduvad ning seetõttu osalevad nad käesoleva otsuse vastuvõtmisel.

(12) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Liidu toimimise lepingule lisatud Taani seisukohta käsitleva protokolli 22 artiklite 1 ja 2 kohaselt ei osale Taani käesoleva otsuse vastuvõtmisel, mistõttu see ei ole tema suhtes siduv ega kohaldatav,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel kiidetakse heaks liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni 23. veebruaril 2007 Luxembourgis vastuvõetud protokoll (raudteeveeremile eriomaste küsimuste kohta).

Protokolli tekst on lisatud käesolevale otsusele.

[6] ELT L 220, 21.6.2004, lk 3.
[7] ELT L 331, 16.12.2009, lk 1–16.

Artikkel 2

Nõukogu eesistuja nimetab isiku, kes on volitatud Euroopa Liidu nimel hoiule andma protokolli artiklis XXVII ette nähtud heakskiitmiskirja, et väljendada Euroopa Liidu nõusolekut end protokolliga siduda.

Artikkel 3

Kooskõlas protokolli artikli XXII lõikega 2 esitab Euroopa Liit raudteeprotokolli heaks kiites lisas sätestatud deklaratsiooni.

Artikkel 4

Käesolev otsus jõustub [kuupäev][1].

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja

[1] Nõukogu peasekretariaat avaldab lepingu jõustumise kuupäeva *Euroopa Liidu Teatajas*.

LISA

Artikli XXII lõike 2 kohane deklaratsioon, milles käsitletakse Euroopa Liidu pädevust liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni 23. veebruaril 2007 Luxembourgis vastuvõetud protokolliga (raudteeveeremile eriomaste küsimuste kohta, edaspidi „raudteeprotokoll") reguleeritavates valdkondades, mille puhul liikmesriigid on delegeerinud oma pädevuse Euroopa Liidule

1. Raudteeprotokolli artiklis XXII on sätestatud, et piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioonid, kuhu kuuluvad suveräänsed riigid ja mille pädevuses on teatavad käesoleva protokolliga reguleeritavad valdkonnad, võivad protokolli heaks kiita tingimusel, et nad esitavad artikli XXII lõikes 2 osutatud deklaratsiooni. Euroopa Liit on otsustanud raudteeprotokolli heaks kiita ja esitab seetõttu kõnealuse deklaratsiooni.

2. Euroopa Liidu praegused liikmed on Belgia Kuningriik, Bulgaaria Vabariik, Tšehhi Vabariik, Taani Kuningriik, Saksamaa Liitvabariik, Eesti Vabariik, Iirimaa, Kreeka Vabariik, Hispaania Kuningriik, Prantsuse Vabariik, Itaalia Vabariik, Küprose Vabariik, Läti Vabariik, Leedu Vabariik, Luksemburgi Suurhertsogiriik, Ungari Vabariik, Malta Vabariik, Madalmaade Kuningriik, Austria Vabariik, Poola Vabariik, Portugali Vabariik, Rumeenia, Sloveenia Vabariik, Slovaki Vabariik, Soome Vabariik, Rootsi Kuningriik ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik.

3. Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Liidu toimimise lepingule lisatud Taani seisukohta käsitleva protokolli 22 artiklite 1 ja 2 kohaselt ei kohaldata käesolevat deklaratsiooni Taani Kuningriigi suhtes.

4. Deklaratsiooni ei kohaldata liikmesriikide territooriumide suhtes, kus Euroopa Liidu toimimise lepingut ei kohaldata, ja samuti ei piira see meetmeid ega seisukohti, mida asjaomased liikmesriigid võivad raudteeprotokolli alusel vastu võtta kõnealuste territooriumide nimel ja huvides.

5. Euroopa Liidu liikmesriigid on delegeerinud ühendusele pädevuse valdkondades, mis võivad mõjutada või muuta 22. detsembri 2000. aasta määrust (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusasjades[20], 29. mai 2000. aasta määrust (EÜ) nr 1346/2000 maksejõuetusmenetluse kohta[21], 17. juuni 2008. aasta määrust (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma I)[22], Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuestisõnastamine)[23] ja 29. aprilli 2004. aasta määrust (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur[24].

6. Sõidukite nummerdamissüsteemi küsimuses on EL vastavalt komisjoni 11. augusti 2006. aasta otsusele 2006/920/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust, mida hiljuti ajakohastati komisjoni otsusega 2012/757/EL, vastu võtnud nummerdamissüsteemi, mis on asjaomane raudteeveeremi identifitseerimiseks vastavalt raudteeprotokolli artiklile XIV.

Lisaks sellele on Euroopa Liit teinud rahvusvahelise registri ja ELi liikmesriikide vahelise teabevahetuse küsimuses märkimisväärseid edusamme, ajakohastades otsusega 2012/757/EL komisjoni 9. novembri 2007. aasta otsust 2007/756/EÜ, millega võetakse vastu direktiivide

[20] EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1.
[21] EÜT L 160, 30.6.2000, lk 1.
[22] ELT L 177, 4.7.2008, lk 6.
[23] ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.
[24] ELT L 220, 21.6.2004, lk 3.

96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 14 lõigetega 4 ja 5 ettenähtud riikliku raudteeveeremi registri ühised tehnilised kirjeldused.. Euroopa Liidu liikmesriigid on kasutusele võtnud riiklikud raudteeveeremi registrid ning teabe dubleerimist rahvusvahelises registris tuleks vältida.

7. Euroopa Liit ei ole esitanud deklaratsiooni vastavalt artikli XXVII lõikele 2 artikli VII kohaldamise kohta ega ühtegi tulenevalt artikli XXVII lõigetest 1 ja 3 lubatud deklaratsiooni. Maksejõuetust käsitlevate materiaalõiguse sätete valdkonnas säilib liikmesriikide pädevus.

8. Pädevuse teostamine, mille liikmesriigid on Euroopa Liidule delegeerinud vastavalt Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Liidu toimimise lepingule, muutub oma olemuse tõttu pidevalt. Lepingute raames võivad pädevad asutused teha otsuseid, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu pädevuse ulatus. Seetõttu jätab ühendus endale õiguse käesolevat deklaratsiooni vastavalt muuta, ilma et see oleks ühenduse pädevuse teostamise eeltingimus raudteeprotokolliga reguleeritavates valdkondades.