COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind aprobarea, în numele Uniunii Europene, a Protocolului de la Luxemburg referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile , adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1. Scopul prezentei propuneri

Comisia propune semnarea de către Uniunea Europeană a Protocolului referitor la aspectele specifice materialului feroviar rulant la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile (denumit în continuare „Protocolul feroviar” sau „Protocolul de la Luxemburg”), adoptat în cadrul unei conferințe diplomatice organizate la Luxemburg în perioada 12-23 februarie 2007 sub auspiciile comune ale Institutului Internațional pentru Unificarea Dreptului Privat (UNIDROIT) și ale Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF).

Uniunea Europeană a decis semnarea Protocolului feroviar prin Decizia Consiliului din 30 noiembrie 2009[1], semnarea efectivă a acestuia având loc la 10 decembrie 2009.

2. Convenția de la Cape Town și Protocolul feroviar

2.1. Domeniu de aplicare

Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile (denumită în continuare „Convenția de la Cape Town” sau „convenția”) și Protocolul privind aspecte specifice referitoare la echipamentele aeronautice (denumit în continuare „Protocolul aeronautic”) au fost adoptate în cadrul conferinței diplomatice care s-a desfășurat la Cape Town în perioada 29 octombrie – 16 noiembrie 2001.

Uniunea Europeană a aprobat aderarea la Convenția de la Cape Town și la Protocolul aeronautic prin Decizia Consiliului din 6 aprilie 2009 și a depus instrumentul de aderare la 28 aprilie 2009.

Convenția stabilește norme uniforme pentru constituirea și efectele unei garanții internaționale (contract de garanție, contract de rezervare a unui bun sau contract de închiriere) pentru anumite categorii de echipament mobil desemnate în protocoalele referitoare la următoarele categorii: active aeronautice, material feroviar rulant și active spațiale.

Instrumentul constă în convenția de bază, care stabilește normele juridice aplicabile tuturor categoriilor de echipamente mobile, și într-un număr de protocoale specifice care cuprind norme speciale pentru anumite tipuri de echipamente.

Aceste protocoale pot modifica convenția în cazul în care trăsăturile specifice ale sectorului relevant impun aceasta. În consecință, protocolul și nu convenția prevalează în ceea ce privește fiecare categorie de echipament mobil. Obligațiile statelor membre în temeiul convenției variază în funcție de protocolul la care aderă. Convenția se poate aplica unei categorii de echipament mobil numai atunci când protocolul relevant intră în vigoare și numai între părțile la respectivul protocol. Însă convenția și protocolul trebuie citite împreună, ca un singur instrument.

Convenția se aplică atunci când debitorul își are sediul într-un stat contractant (articolul 3), dat fiind că diferitele protocoale reglementează factori de conectare specifici (și anume statul de înregistrare). Garanția stabilită prin convenție (articolele 1 și 2) se referă la activul înregistrat, precum și la drepturile și veniturile conexe, iar protocolul relevant poate cuprinde prevederi conform cărora convenția se aplică la vânzarea unui activ (articolul 41 din convenție). Convenția consolidează drepturile beneficiarilor acestei garanții unificate *in rem*

[1] JO L 331, 16.12.2009, p. 1.

asupra activelor reprezentând echipamente mobile în cazul în care debitorul nu își îndeplinește obligațiile (articolele 8 - 15). În fine, convenția instituie un sistem internațional care le permite creditorilor să înregistreze garanțiile în diferitele categorii de active reprezentând echipamente mobile (articolele 16 - 26), acordând prioritate garanției înregistrate a creditorului (articolul 29).

2.2. Obiectivele Protocolului feroviar

Scopul prezentului instrument este de a facilita finanțarea materialului feroviar rulant cu valoare mare prin crearea unei garanții internaționale deosebit de importante pentru creditori (vânzători pe credit și instituții care asigură credite pentru acest tip de vânzare), ceea ce le conferă prioritate „absolută" asupra acestor active într-un registru internațional.

Protocolul feroviar stabilește anumite norme cu privire la prioritatea și forța executorie a garanțiilor internaționale înregistrate pentru anumite tipuri de creditori care finanțează materialul rulant – de exemplu garantul, vânzătorul condiționat sau locatorul. Mai mult, protocolul prevede pentru creditori măsuri specifice în caz de neplată (articolul VII) și trei alternative pentru măsuri în caz de insolvență a debitorului (articolul IX). În temeiul capitolului III, un registru internațional va putea fi accesat prin internet și se înființează o autoritate de supraveghere. În fine, articolul XXV permite, în anumite condiții, statelor contractante să facă declarații cu privire la scutirile referitoare la serviciul public.

Protocolul feroviar creează un sistem internațional de înregistrare unică și nemodificabilă a garanțiilor internaționale. Protocolul completează și consolidează sistemul european pentru numerele de identificare ale vehiculelor (adoptat în temeiul Directivei privind interoperabilitatea sistemului feroviar). Acesta garantează faptul că părțile se pot înregistra și își pot consulta garanțiile pe internet indiferent de locul în care se afla în UE, registrul fiind accesibil 24 de ore din 24.

Un astfel de instrument ar putea fi de un real folos industriei feroviare, băncilor și guvernelor europene prin încurajarea investițiilor de capital în sectorul feroviar și prin favorizarea creării unei veritabile piețe de închirieri.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE

Inițiativa Comisiei de a propune aprobarea Protocolului feroviar, după semnarea acestuia de către UE în 2009, a fost precedată de consultări cu Grupul de lucru privind sectorul feroviar (Rail Working Group), o organizație interprofesională dedicată punerii în aplicare a Protocolului feroviar, din care fac parte, inter alia, Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, Banca Europeană de Investiții, Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF), UIC - Uniunea Internațională a Căilor Ferate și Uniunea Industriilor Feroviare Europene.

Pe parcursul consultărilor, s-a evidențiat în mod special legătura strânsă dintre încheierea Protocolului feroviar și adoptarea celui de al 4-lea pachet feroviar la 30 ianuarie 2013.

Cel de al patrulea pachet feroviar are ca scop încurajarea inovării în sectorul feroviar din UE prin deschiderea piețelor de transport intern de călători din UE către concurență, prin simplificarea procedurilor de autorizare a materialului rulant și prin îmbunătățirea guvernanței în materie de infrastructură. Acesta cuprinde propuneri legislative pentru modificarea a trei directive și a două regulamente, împreună cu o comunicare și trei rapoarte[2]. În cadrul

[2] Mai multe informații privind cel de al patrulea pachet feroviar pot fi consultate la următoarea adresă: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

pachetului, se subliniază importanța finanțării materialului rulant pentru sprijinirea deschiderii piețelor financiare, care este obiectivul Protocolului feroviar.

Adoptarea Protocolului feroviar va contribui la realizarea de noi investiții în materialul rulant din UE, ceea ce va aduce beneficii atât operatorilor, cât și publicului. În acest sens, protocolul susține obiectivele agendei UE privind creșterea economică, încurajând creșterea investițiilor în infrastructură și crearea de locuri de muncă în sectorul de producție.

Protocolul feroviar este, de asemenea, în concordanță cu obiectivul de a sprijini trecerea la mijloace de transport mai ecologice și mai durabile, cum ar fi transportul feroviar, după cum s-a subliniat în Cartea albă privind transporturile[3] din 2011.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3. Competențele Uniunii Europene

Convenția de la Cape Town și protocoalele sale intră, parțial, în competența exclusivă a Uniunii Europene. În consecință, statele membre nu pot să ratifice protocoalele înainte ca acestea să fie aprobate de către UE.

Prin intermediul unor decizii ale Consiliului, UE a aderat simultan la Protocolul aeronautic și la Convenția de la Cape Town la 28.4.2009[4], semnând Protocolul feroviar la 10.12.2009[5]. Cu ocazia semnării Protocolului feroviar, a fost prezentată o declarație privind competențele Comunității Europene, în conformitate cu articolul XXII alineatul (2) din Protocolul feroviar care prevede ca, la data semnării, acceptării, aprobării sau aderării, organizația de integrare economică regională să facă o declarație generală în care să se indice aspectele reglementate de Protocolul feroviar cu privire la care i-au fost delegate competențe de către statele sale membre.

Alineatul 6 din declarația privind competența Comunității făcută la momentul semnării ar trebui modificat în vederea actualizării sale, și anume pentru a se lua în considerare Decizia 2012/757/UE a Comisiei și pentru a se corecta trimiterea la articolul V alineatul (2) din protocol, care ar trebui înlocuit cu trimiterea la articolul XIV. Prin urmare, la momentul aprobării, declarația ar trebui modificată în consecință. Textul revizuit al declarației privind competențele Uniunii Europene este prevăzut în anexă.

Uniunea Europeană are competență exclusivă în ceea ce privește anumite aspecte reglementate de Protocolul feroviar, cu incidență asupra Regulamentului (CE) nr. 44/2001 din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială[6], asupra Regulamentului (CE) nr. 1346/2000 din 29 mai 2000 privind procedurile de insolvență[7] și asupra Regulamentului (CE) nr. 593/2008 din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I)[8]. Mai mult, Uniunea Europeană dispune de legislație privind aspectele reglementate de Protocolul feroviar, cu incidență asupra Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare)[9] și asupra Regulamentului (CE) nr. 881/2004 din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții

---

3 Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, COM(2011) 144 final, 28.3.2011.

4 2009/370/CE, JO L 121, 15.5.2009, p. 3-7.

5 2009/940/CE, JO L 331, 16.12.2009, p. 1-16.

6 JO L 12, 16.1.2001, p. 1.

7 JO L 160, 30.6.2000, p. 1.

8 JO L 177, 4.7.2008, p. 6.

9 JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

Europene a Căilor Ferate[10].

4. Declarațiile privind aspectele care intră în domeniul de aplicare a competenței exclusive a Uniunii Europene

Mai multe norme din Protocolul feroviar impun sau permit părților contractante să facă declarații cu privire la aplicabilitatea sau domeniul de aplicare a prevederilor protocolului sau modalitatea în care acestea vor fi puse în aplicare.

Uniunea Europeană are competența de a face declarații privind articolele VI, VIII, IX și X din Protocolul feroviar, obiectul acestora intrând sub incidența competenței sale exclusive.

Articolul VI din Protocolul feroviar (Alegerea legislației aplicabile) prevede că părțile la un acord sau la un contract de garanție conex pot să aleagă legea aplicabilă. Prin urmare, articolul reglementează un aspect care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 593/2008 din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I).

Această posibilitate de alegere a legii aplicabile dintr-o multitudine de acte legislative nu este compatibilă cu sistemul stabilit prin Regulamentul nr. 593/2008.

În mod similar cu soluția aleasă în Decizia 2009/370/CE a Consiliului din 6 aprilie 2009 privind aderarea Comunității Europene la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile și la Protocolul la aceasta privind aspecte specifice referitoare la echipamentele aeronavelor, statele membre ale Uniunii Europene vor continua să aplice dispozițiile Regulamentului nr. 593/2008.

Întrucât articolul VI se aplică numai în cazul în care se face o declarație în temeiul articolului XXVII din Protocolul feroviar, la momentul aprobării Protocolului feroviar, Uniunea Europeană nu ar trebui să facă o declarație privind aplicarea articolului VI.

Articolul 55 din Convenția de la Cape Town, „*Modificarea dispozițiilor privind măsurile provizorii aplicabile în așteptarea soluționării definitive*”, prevede posibilitatea de a nu se aplica, total sau parțial, dispozițiile articolului 13 sau ale articolului 43 ori ale ambelor articole. În momentul aderării la Convenția de la Cape Town, Uniunea Europeană a declarat că articolele 13 și 43 se vor aplica doar în conformitate cu articolul 31 din Regulamentul Bruxelles I[11]. Trebuie subliniat faptul că această declarație este în întregime aplicabilă versiunilor articolelor 13 și 43 din Convenția de la Cape Town, astfel cum au fost modificate prin articolul VIII din Protocolul feroviar. Astfel cum se menționează la articolul XXIX din Protocolul feroviar, „*Declarații în temeiul convenției*”, declarațiile făcute în temeiul Convenției de la Cape Town, inclusiv cea făcută în temeiul articolului 55, se consideră ca fiind făcute în temeiul Protocolului feroviar, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

În conformitate cu articolul VIII alineatul (1), articolul VIII din protocol care privește măsurile provizorii se aplică, total sau parțial, doar dacă un stat contractant a făcut o declarație pozitivă în acest sens și în limitele prevăzute de această declarație. Atunci când un stat contractant face o astfel de declarație privind articolul VIII alineatul (2), acesta trebuie să specifice perioada de timp necesară pentru obținerea măsurilor provizorii prevăzute la articolul 13 alineatul (1) din convenție. Se propune ca, în mod similar cu ceea ce s-a decis în contextul aderării la Protocolul aeronautic, Uniunea Europeană să nu facă declarația menționată la articolul VIII în temeiul articolului XXVII alineatul (2).

[10] JO L 220, 21.6.2004, p. 3.
[11] JO L 121, 15.5.2009, p. 7.

Articolul IX (*Măsuri în caz de insolvabilitate*) și articolul X (*Asistența în caz de insolvabilitate*) sunt practic identice cu dispozițiile corespondente din Protocolul aeronautic, la care Consiliul a decis să nu participe. Într-adevăr, dispozițiile de mai sus se aplică doar atunci când un stat contractant care este competent în primă instanță în caz de insolvență face o declarație pozitivă în acest sens, în temeiul articolului XXVII.

Comisia consideră că, atunci când procedura principală de insolvență se desfășoară într-un stat membru, Regulamentul nr. 1346/2000 din 29 mai 2000 privind procedura de insolvență ar trebui să se aplice în orice caz în locul Protocolului feroviar, în mod similar cu ceea ce s-a decis în legătură cu Convenția de la Cape Town și Protocolul său aeronautic. Pentru atingerea acestui obiectiv și pentru menținerea certitudinii juridice în materie, Comisia recomandă ca Uniunea Europeană să nu opteze pentru aplicarea totală sau parțială a uneia sau alteia din alternativele prevăzute la articolul IX din protocol.

În consecință, se propune ca Uniunea Europeană să nu facă declarația menționată la articolul IX din protocol, în temeiul articolului XXVII alineatul (3), și nici declarația privind asistența în caz de insolvabilitate menționată la articolul X, care este legată de cea de la articolul XI, în conformitate cu articolul XXVII alineatul (1).

2013/0184 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind aprobarea, în numele Uniunii Europene, a Protocolului de la Luxemburg referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile , adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 81 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (6) litera (a),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere aprobarea Parlamentului European[1],

întrucât:

(1) Uniunea Europeană acționează în vederea creării unui spațiu judiciar comun bazat pe principiul recunoașterii reciproce a hotărârilor judecătorești.

(2) Protocolul privind aspecte specifice referitoare la materialul feroviar rulant (denumit, în continuare „Protocolul feroviar") la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile (denumită, în continuare „Convenția de la Cape Town") , adoptat la Luxemburg, la 23 februarie 2007, contribuie în mod util la reglementarea la nivel internațional. Prin urmare, este recomandabil ca dispozițiile acestui instrument care se referă la aspectele ce intră în competența exclusivă a Uniunii Europene să fie aplicate în cel mai scurt timp.

(3) Comisia a negociat Protocolul feroviar în numele Comunității Europene, pentru părțile care intră în competența exclusivă a Comunității.

(4) Articolul XXII alineatul (1) din Protocolul feroviar prevede că organizațiile regionale de integrare economică, care au competență în anumite aspecte reglementate de Protocolul feroviar, pot semna, aproba, accepta sau adera la protocolul menționat anterior.

(5) Unele aspecte reglementate de Regulamentul (CE) nr. 44/2001 din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială[2], de Regulamentul (CE) nr. 1346/2000 din 29 mai 2000 privind procedurile de insolvență[3], de Regulamentul (CE) nr. 593/2008 din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I)[4], de Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea

[1] JO C , , p. .
[2] JO L 12, 16.1.2001, p. 1.
[3] JO L 160, 30.6.2000, p. 1.
[4] JO L 177, 4.7.2008, p. 6.

sistemului feroviar în Comunitate (reformare)[5] și de Regulamentul (CE) nr. 881/2004 din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate[6] fac, de asemenea, obiectul Protocolului feroviar.

(6) Comunitatea Europeană a semnat Protocolul feroviar la 10.12.2009, după ce Consiliul a autorizat semnarea sa prin Decizia 2009/940/CE din 30 noiembrie 2009[7].

(7) Uniunea Europeană are competență exclusivă în ceea ce privește anumite aspecte reglementate de Protocolul feroviar, în timp ce în competența statelor membre intră alte aspecte reglementate de acest instrument.

(8) Prin urmare, Uniunea Europeană ar trebui să aprobe Protocolul feroviar. Articolul XXII alineatul (2) din Protocolul feroviar prevede că, la data semnării, acceptării, aprobării sau aderării, o organizație regională de integrare economică face o declarație în care specifică aspectele reglementate de protocolul menționat pentru care competența a fost transferată organizației respective de către statele sale membre.

(9) Declarația privind competența Comunității Europene a fost făcută la momentul semnării instrumentului. Se recomandă reînnoirea acestei declarații la momentul aprobării Protocolului feroviar pentru a se lua în considerare evoluțiile legislative și pentru a se corecta o eroare de fapt în declarația precedentă.

(10) Articolele VII, VIII, IX și X din Protocolul aeronautic se aplică doar în condițiile existenței unei declarații în acest sens din partea unui stat contractant, în temeiul articolului XXVII din protocolul menționat și cu respectarea condițiilor stabilite de această declarație. La momentul aprobării Protocolului feroviar, Uniunea Europeană nu va face nicio declarație în temeiul articolului XXVII alineatul (2) cu privire la aplicarea articolului VIII și niciuna dintre declarațiile permise în temeiul articolului XXVII alineatele (1) și (3). Competențele statelor membre în ceea ce privește normele de drept material privind insolvența nu vor fi afectate.

(11) Regatul Unit și Irlanda au obligații în temeiul Regulamentului (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială, al Regulamentului (CE) nr. 1346/2000 din 29 mai 2000 privind procedurile de insolvență, al Regulamentul (CE) nr. 593/2008 din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I) și, prin urmare, participă la adoptarea prezentei decizii.

(12) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul nr. 22 privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Danemarca nu participă la adoptarea prezentei decizii, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Semnarea Protocolului referitor la aspectele specifice materialului feroviar rulant la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile , adoptat la Luxemburg, la 23 februarie 2007, se aprobă în numele Uniunii Europene.

Textul protocolului este anexat la prezenta decizie.

---

5 JO L 191, 18.7.2008, p. 1.
6 JO L 220, 21.6.2004, p. 3.
7 JO L 331, 16.12.2009, p. 1-16.

Articolul 2

Președintele Consiliului desemnează persoana împuternicită să depună, în numele Uniunii Europene, instrumentul de aprobare prevăzut la articolul XXVII din protocol pentru a exprima consimțământul Uniunii Europene de a-și asuma obligații în temeiul protocolului.

Articolul 3

La momentul aprobării protocolului, Uniunea Europeană face declarația prevăzută în anexă, în conformitate cu articolul XXII alineatul (2) din protocol.

Articolul 4

Prezenta decizie intră în vigoare la […][8].

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele

[8] Data intrării în vigoare a acordului se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* de către Secretariatul General al Consiliului.

ANEXĂ

Declarație în temeiul articolului XXII alineatul (2) cu privire la competența Uniunii Europene în ceea ce privește aspectele reglementate de Protocolul referitor la aspectele specifice materialului feroviar rulant („Protocolul feroviar") la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile referitor la aspectele specifice materialului feroviar rulant („Protocolul feroviar"), adoptat la Luxemburg la 23 februarie 2007, cu privire la care statele membre și-au transferat propriile competențe Uniunii Europene

1. Articolul XXII din Protocolul feroviar prevede că organizațiile regionale de integrare economică care sunt constituite de state suverane și care au competență în ceea ce privește anumite aspecte reglementate de protocol îl pot aproba sub rezerva prezentării declarației menționate la articolul XXII alineatul (2). Uniunea Europeană a decis să aprobe Protocolul feroviar și, în consecință, face declarația respectivă.

2. Membrii actuali ai Uniunii Europene sunt Regatul Belgiei, Republica Bulgaria, Republica Cehă, Regatul Danemarcei, Republica Federală Germania, Republica Estonia, Irlanda, Republica Elenă, Regatul Spaniei, Republica Franceză, Republica Italiană, Republica Cipru, Republica Letonia, Republica Lituania, Marele Ducat al Luxemburgului, Republica Ungară, Republica Malta, Regatul Țărilor de Jos, Republica Austria, Republica Polonă, Republica Portugheză, România, Republica Slovenia, Republica Slovacă, Republica Finlanda, Regatul Suediei și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.

3. Cu toate acestea, prezenta declarație nu se aplică Regatului Danemarcei, în conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul nr. 22 privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

4. Prezenta declarație nu se aplică teritoriilor statelor membre în care nu se aplică Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și nu aduce atingere actelor sau pozițiilor care pot fi adoptate în temeiul Protocolului feroviar de către respectivele state membre în numele și în interesul acestor teritorii.

5. Statele membre ale Uniunii Europene au transferat Comunității competența în ceea ce privește aspectele care pot afecta sau modifica normele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 44/2001 din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială[1], Regulamentul (CE) nr. 1346/2000 din 29 mai 2000 privind procedurile de insolvență[2], Regulamentul (CE) nr. 593/2008 din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I)[3], Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare)[4] și Regulamentul (CE) nr. 881/2004 din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate[5].

6. În ceea ce privește sistemul de numerotare a vehiculelor, UE a adoptat, prin 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 convențional, actualizată recent prin Decizia 2012/757/UE a Comisiei, un sistem de numerotare care poate fi adecvat pentru identificarea materialului feroviar rulant menționat la articolul XIV din Protocolul feroviar.

---

1 JO L 12, 16.1.2001, p. 1.
2 JO L 160, 30.6.2000, p. 1.
3 JO L 177, 4.7.2008, p. 6.
4 JO L 191, 18.7.2008, p. 1.
5 JO L 220, 21.6.2004, p. 3.

În plus, în ceea ce privește schimbul de date dintre statele membre ale Uniunii Europene și registrul internațional, UE a înregistrat progrese considerabile prin 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/CE, actualizată recent prin Decizia 2012/757/UE a Comisiei. Statele membre ale Uniunii Europene au instituit registre naționale ale vehiculelor și ar trebui evitată duplicarea datelor cu registrul internațional.

7. Uniunea Europeană nu face nicio declarație în temeiul articolului XXVII alineatul (2) cu privire la aplicarea articolului VIII și niciuna din declarațiile permise în temeiul articolului XXVII alineatul (1) și (3). Statele membre își păstrează competența în ceea ce privește normele de drept material în materie de insolvență.

8. Exercitarea competențelor pe care statele membre le-au transferat Uniunii Europene în conformitate cu Tratatul privind Uniunea Europeană și cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene este, prin natura sa, susceptibilă de a evolua în permanență. În cadrul instituit prin tratate, instituțiile competente pot adopta decizii care stabilesc sfera de competență a Uniunii Europene. Prin urmare, Uniunea își rezervă dreptul de a modifica prezenta declarație, fără ca acest fapt să constituie o premisă pentru exercitarea competenței sale cu privire la aspectele reglementate de Protocolul feroviar.