EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o odobritvi v imenu Evropske unije Luxembourškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luxembourgu 23. februarja 2007

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1. Namen predloga

Komisija predlaga, da Evropska unija odobri Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (v nadaljnjem besedilu: Železniški protokol ali Luxembourški protokol), sprejet na diplomatski konferenci, ki je potekala pod skupnim pokroviteljstvom Mednarodnega inštituta za poenotenje zasebnega prava (UNIDROIT) in Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF) v Luxembourgu med 12. in 23. februarjem 2007.

Evropska unija je sklenila podpisati Železniški protokol s Sklepom Sveta z dne 30. novembra 2009[1], podpisala pa ga je 10. decembra 2009.

2. Konvencija iz Cape Towna in Železniški protokol

2.1. Področje uporabe

Konvencija o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Cape Towna ali Konvencija) in Protokol v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na letalsko opremo (v nadaljnjem besedilu: Protokol o zrakoplovih) sta bila sprejeta na diplomatski konferenci, ki je potekala v Cape Townu med 29. oktobrom in 16. novembrom 2001.

Evropska unija je odobrila pristop h Konvenciji iz Cape Towna in Protokolu o zrakoplovih s Sklepom Sveta z dne 6. aprila 2009, listino o pristopu pa predložila 28. aprila 2009.

Konvencija določa enotna pravila za ustanovitev in učinke mednarodnega zavarovanja (sporazum o jamstvu, sporazum o pridržku lastninske pravice ali sporazum o zakupu) nekaterih kategorij premične opreme, določenih v protokolih, ki se nanašajo na naslednje kategorije: zrakoplovi, železniška vozna sredstva in premoženje za vesoljske namene.

Instrument sestavljajo osnovna Konvencija, ki določa pravna pravila, ki veljajo za vse kategorije premične opreme, ter več specifičnih protokolov, ki vsebujejo posebna pravila za posebne vrste opreme.

Konvencija se lahko s temi protokoli spremeni, če to zahtevajo posebne značilnosti zadevnega sektorja. Zato pri posameznih kategorijah premične opreme prevlada zadevni protokol in ne Konvencija. Obveznosti držav članic na podlagi Konvencije se razlikujejo glede na protokol, h kateremu pristopijo. Konvencija se lahko za določeno kategorijo premične opreme uporablja šele, ko začne veljati ustrezni protokol, njena uporaba pa je omejena na pogodbenice zadevnega protokola. Konvencijo in protokol je treba nato brati skupaj kot en sam pravni akt.

Konvencija se uporablja, kadar je dolžnik v državi pogodbenici (člen 3), saj različni protokoli predvidevajo posebne navezne okoliščine (npr. državo registracije). Zavarovanje, ustanovljeno s Konvencijo (člena 1 in 2), se nanaša na registrirani predmet ter pripadajoče pravice in prihodke, ustrezni protokol pa lahko določa, da se Konvencija uporablja tudi za prodajo predmeta (člen 41 Konvencije). Konvencija krepi pravice upravičencev do teh enotnih stvarnih zavarovanj na premični opremi, če dolžnik ne izpolnjuje svojih obveznosti (členi od 8 do 15). Konvencija vzpostavlja mednarodni sistem, ki upnikom omogoča, da registrirajo zavarovanja v različnih kategorijah predmetov premične opreme (členi od 16 do 26), ter zagotavlja prednost registriranemu zavarovanju upnika (člen 29).

[1] UL L 331, 16.12.2009, str. 1.

2.2. Cilji Železniškega protokola

Ta instrument naj bi olajšal financiranje železniških voznih sredstev visoke vrednosti z zagotavljanjem posebno močnega mednarodnega jamstva za upnike (prodajalce na kredit in ustanove, ki nudijo kredit za takšno prodajo), kar jim daje „absolutno“ prednost pred takimi zavarovanji v mednarodnem registru.

Železniški protokol določa nekatera pravila v zvezi s prednostno razvrstitvijo in izvršljivostjo registriranih mednarodnih zavarovanj za nekatere vrste upnikov, ki financirajo vozna sredstva, tj. za hipotečnega dolžnika, pogojnega prodajalca ali zakupodajalca. Poleg tega Protokol predvideva posebna pravna sredstva za upnike v primeru neizpolnjevanja obveznosti (člen VII) ter tri možnosti pravnih sredstev v zvezi s plačilno nesposobnostjo dolžnika (člen IX). Na podlagi poglavja III se vzpostavi mednarodni register, dostopen prek spleta, ter ustanovi nadzorni organ. Člen XXV državam pogodbenicam omogoča, da pod nekaterimi pogoji dajo izjave o izjemah pri zagotavljanju javne službe.

Železniški protokol vzpostavlja mednarodni sistem enkratne in nespremenljive registracije mednarodnih zavarovanj. Protokol dopolnjuje in podpira evropski sistem identifikacijske številke vozil (uveden z direktivo o interoperabilnosti železniškega sistema). Pogodbenicam omogoča registracijo in iskanje po zavarovanjih kjer koli v EU, spletni dostop do registra pa je mogoč 24 ur na dan.

Tak pravni akt bo s spodbujanjem kapitalskih naložb v železniški sektor in pospeševanjem vzpostavitve pravega zakupnega trga po vsej verjetnosti zelo koristil evropski železniški industriji, bankam in vladam.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI

Komisija je pred predstavitvijo pobude za odobritev Železniškega protokola, ki ga je EU podpisala leta 2009, opravila posvetovanja z delovno skupino za železniški promet ter medsektorskim združenjem, namenjenim izvajanju Železniškega protokola, katerega člani so med drugim Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, angleške, valižanske in škotske železnice, Evropska investicijska banka, medvladna organizacija za mednarodni železniški promet (OTIF), Mednarodna železniška zveza (UIC) in Zveza evropske železniške industrije.

Med posvetovanji je bila posebej poudarjena tesna povezava med sklenitvijo Železniškega protokola in sprejetjem četrtega železniškega paketa 30. januarja 2013.

Cilj četrtega železniškega paketa je spodbuditi inovacije v železniškem sektorju EU z odpiranjem evropskih trgov notranjega potniškega prometa konkurenci, poenostavitvijo postopkov za odobritev železniških voznih sredstev in izboljšanim upravljanjem infrastrukture. Paket vključuje zakonodajne predloge za spremembo treh direktiv, dveh uredb, enega sporočila in treh poročil[2] ter poudarja pomen financiranja železniških voznih sredstev v podporo odpiranja finančnih trgov, kar je cilj Železniškega protokola.

S sprejetjem Železniškega protokola se bodo spodbudile nove naložbe v železniška vozna sredstva v EU, kar bo prineslo koristi gospodarskim subjektom in državljanom. S takim spodbujanjem naložb v infrastrukturo in spodbujanjem zaposlovanja v proizvodnem sektorju Železniški protokol podpira tudi agendo EU za rast.

[2] Informacije o četrtem železniškem paketu so na voljo na naslednjem spletnem naslovu: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm.

Železniški protokol je tudi skladen s ciljem prehoda na okolju prijazne in trajnostnejše oblike prometa, na primer železniški promet, kot je poudarjeno v Beli knjigi o prometu iz leta 2011[3].

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3. Pristojnosti Evropske unije

Konvencija iz Cape Towna in njeni protokoli so delno v izključni pristojnosti Evropske unije. Zato države članice protokolov ne morejo ratificirati, ne da bi jih najprej odobrila EU.

S sklepom Sveta je EU 28. 4. 2009 hkrati pristopila k Protokolu o zrakoplovih in Konvenciji iz Cape Towna[4], Železniški protokol pa je podpisala 10. 12. 2009[5]. Izjava o pristojnosti Evropske skupnosti je bila dana ob podpisu Železniškega protokola v skladu z njegovim členom XXII(2), ki zahteva, da regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje ob podpisu, sprejetju, odobritvi ali pristopu dajo splošno izjavo in v njej navedejo zadeve, ki jih ureja Železniški protokol in v zvezi s katerimi so njene države članice nanjo prenesle pristojnost.

Odstavek 6 izjave o pristojnosti Skupnosti, dane ob podpisu, bi bilo treba spremeniti, in sicer ga je treba posodobiti ob upoštevanju Sklepa Komisije 2012/757/EU, sklicevanje na člen V(2) Protokola pa bi bilo treba nadomestiti s sklicevanjem na člen XIV. Zato bi bilo treba izjavo pri odobritvi ustrezno spremeniti. Revidirano besedilo izjave o pristojnosti Evropske unije je določeno v Prilogi.

Evropska unije ima izključno pristojnost za nekatere zadeve, ki jih ureja Železniški protokol in ki vplivajo na Uredbo (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah[6], Uredbo (ES) št. 1346/2000 z dne 29. maja 2000 o postopkih v primeru insolventnosti[7] ter Uredbo (ES) št. 593/2008 z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja (Rim I)[8]. Poleg tega obstaja zakonodaja Evropske unije o zadevah, ki jih ureja Železniški protokol in ki vplivajo na Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)[9] ter Uredbo (ES) št. 881/2004 z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije[10].

4. Izjave o zadevah v izključni pristojnosti Evropske unije

Več pravil Železniškega protokola od pogodbenic zahteva oziroma jim omogoča, da dajo izjave v zvezi z uporabo njegovih določb ali področjem uporabe teh določb ali načinom njihovega izvajanja.

Evropska unija je pooblaščena, da vloži izjave, ki se nanašajo na člene VI, VIII, IX in X Železniškega protokola, katerih predmet spada v njeno izključno pristojnost.

Člen VI Železniškega protokola (*Izbira prava*) določa, da pogodbenice sporazuma ali povezane poroštvene pogodbe lahko izberejo pravo, ki se uporablja. Tako ureja zadevo, ki jo

---

3 Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144 final, 28.3.2011.
4 Sklep 2009/370/ES, UL L 121, 15.5.2009, str. 3–7.
5 Sklep 2009/940/ES, UL L 331, 16.12.2009, str. 1–16.
6 UL L 12, 16.1.2001, str. 1.
7 UL L 160, 30.6.2000, str. 1.
8 UL L 177, 4.7.2008, str. 6.
9 UL L 191, 18.7.2008, str. 1.
10 UL L 220, 21.6.2004, str. 3.

zajema Uredba (ES) št. 593/2008 z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja (Rim I).

Ta obširna izbira prava ni združljiva s sistemom, ki ga določa Uredba št. 593/2008.

Podobno kot pri rešitvi iz Sklepa Sveta 2009/370/ES z dne 6. aprila 2009 o pristopu Evropske skupnosti h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi in pripadajočem protokolu o zrakoplovih države članice Evropske unije še naprej uporabljajo določbe Uredbe št. 593/2008.

Člen VI se uporablja le, če se da izjava v skladu s členom XXVII Železniškega protokola, zato Evropska unija pri odobritvi Železniškega protokola ne bi smela dati izjave o uporabi člena VI.

Člen 55 Konvencije iz Cape Towna (*Sprememba določb v zvezi z začasnimi ukrepi*), predvideva možnost popolne ali delne neuporabe določb člena 13 in/ali člena 43. Ob pristopu h Konvenciji iz Cape Towna je Evropska unija izjavila, da se člena 13 in 43 uporabljata samo v skladu s členom 31 Uredbe Bruselj I[11]. Poudariti je treba, da se navedena izjava v celoti uporablja za člena 13 in 43 Konvencije iz Cape Towna, kakor sta bila spremenjena s členom VIII Železniškega protokola. V skladu s členom XXIX Železniškega protokola (*Izjave na podlagi konvencije*) se za izjave, dane v okviru Konvencije iz Cape Towna, vključno z izjavami v skladu s členom 55, šteje, da so dane v okviru Železniškega protokola, če ni določeno drugače.

V skladu s členom VIII(1) se člen VIII Protokola, ki se nanaša na začasne ukrepe, uporablja v celoti ali delno, samo če je država pogodbenica dala ustrezno pozitivno izjavo in samo v obsegu iz take izjave. Če država pogodbenica da tako izjavo v skladu s členom VIII(2), mora navesti zahtevani rok za pridobitev začasnih ukrepov v oblikah iz člena 13(1) Konvencije. Predlaga se, da tako kot pri pristopu k Protokolu o zrakoplovih Evropska unija ne da izjave o členu VIII v skladu s členom XXVII(2).

Člen IX (*Pravna sredstva v zvezi s plačilno nesposobnostjo*) in člen X (*Pomoč v primeru stečaja*) sta tako rekoč enaka ustreznima določbama Protokola o zrakoplovih, ki se v skladu s sklepom Sveta ne uporabljata. Dejansko se navedene določbe uporabljajo, samo če je država pogodbenica, ki je primarno pristojna za primer plačilne nesposobnosti, dala ustrezno pozitivno izjavo v skladu s členom XXVII.

Kadar je za primer plačilne nesposobnosti primarno pristojna država članica EU, Komisija meni, da bi bilo namesto Železniškega protokola vsekakor treba uporabljati Uredbo št. 1346/2000 z dne 29. maja 2000 o postopkih v primeru insolventnosti, tako kot je bilo odločeno v zvezi s Konvencijo iz Cape Towna in pripadajočim protokolom o zrakoplovih. Za dosego tega cilja in ohranitev pravne varnosti Komisija priporoča, da se Evropska unija ne odloči za popolno ali delno uporabo katere od možnosti iz člena IX Protokola.

Zato se predlaga, da Evropska unija ne bi smela dati izjave iz člena IX Protokola v skladu s členom XXVII(3) ali izjave o pomoči v primeru stečaja iz člena X, ki je povezana z izjavo iz člena IX, v skladu s členom XXVII(1).

[11] UL L 121, 15.5.2009, str. 7.

2013/0184 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o odobritvi v imenu Evropske unije Luxembourškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luxembourgu 23. februarja 2007

SVET EVROPSKE UNIJE JE −

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 81(2) v povezavi s členom 218(6)(a) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju odobritve Evropskega parlamenta[1],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Evropska unija si prizadeva za oblikovanje skupnega pravosodnega območja, ki bi temeljilo na načelu vzajemnega priznavanja sodnih odločb.

(2) Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Cape Towna) v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (v nadaljnjem besedilu: Železniški protokol), ki je bil sprejet v Luxembourgu 23. februarja 2007, je koristen prispevek k ureditvi na mednarodni ravni. Zato je zaželeno, da se določbe tega instrumenta, ki se nanašajo na zadeve v izključni pristojnosti Evropske unije, začnejo uporabljati čim prej.

(3) Komisija se je v imenu Evropske skupnosti pogajala o Železniškem protokolu v zvezi z deli, ki so bili v izključni pristojnosti Evropske skupnosti.

(4) V skladu s členom XXII(1) Železniškega protokola lahko ta protokol podpišejo, sprejmejo, odobrijo ali k njemu pristopijo regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje, pristojne za nekatere zadeve, ki jih ureja Železniški protokol.

(5) Predmet Železniškega protokola so tudi nekatere zadeve, ki jih urejajo Uredba (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah[2], Uredba (ES) št. 1346/2000 z dne 29. maja 2000 o postopkih v primeru insolventnosti[3], Uredba (ES) št. 593/2008 z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja (Rim I)[4], Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)[5] in Uredba (ES) št. 881/2004 z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije[6].

---

1 UL C, , str. .
2 UL L 12, 16.1.2001, str. 1.
3 UL L 160, 30.6.2000, str. 1.
4 UL L 177, 4.7.2008, str. 6.
5 UL L 191, 18.7.2008, str. 1.
6 UL L 220, 21.6.2004, str. 3.

(6) Evropska skupnost je podpisala Železniški protokol 10. decembra 2009, potem ko je Svet podpis odobril s Sklepom 2009/940/ES z dne 30. novembra 2009[7].

(7) Evropska unija je izključno pristojna za nekatere zadeve, ki jih ureja Železniški protokol, države članice pa so pristojne za druge zadeve, ki jih ureja ta instrument.

(8) Evropska unija bi zato morala Železniški protokol odobriti. Člen XXII(2) Železniškega protokola določa, da regionalna organizacija za gospodarsko povezovanje ob podpisu, sprejetju, odobritvi ali pristopu da izjavo, v kateri navede zadeve, ki jih ureja navedeni protokol in v zvezi s katerimi so njene države članice nanjo prenesle pristojnost.

(9) Izjava o pristojnosti Evropske skupnosti je bila dana v času podpisa tega pravnega akta. Priporočljivo je, da se ta izjava ob odobritvi Železniškega protokola ob upoštevanju sprememb zakonodaje posodobi in odpravi v njej vsebovana stvarna napaka.

(10) Členi VII, VIII, IX in X Železniškega protokola se uporabljajo, samo kadar da država pogodbenica ustrezno izjavo v skladu s členom XXVII navedenega protokola, in pod pogoji iz navedene izjave. Ob odobritvi Železniškega protokola Evropska unija ne bo dala izjave v skladu s členom XXVII(2) o uporabi člena VIII niti ne bo dala izjave, dovoljene v skladu s členom XXVII(1) in (3). Tako ne bo poseganja v pristojnost držav članic v zvezi s pravili materialnega prava glede plačilne nesposobnosti.

(11) Združeno kraljestvo in Irsko zavezujejo Uredba (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah, Uredba (ES) št. 1346/2000 z dne 29. maja 2000 o postopkih v primeru insolventnosti ter Uredba (ES) št. 593/2008 z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja (Rim I), zato sodelujeta pri sprejetju tega sklepa.

(12) V skladu s členoma 1 in 2 Protokola št. 22 o stališču Danske, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o delovanju Evropske unije, Danska ne sodeluje pri sprejetju tega sklepa niti ta zanjo ni zavezujoč ali se v njej uporablja –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejet v Luxembourgu 23. februarja 2007, se odobri v imenu Evropske unije.

Besedilo Protokola je priloženo temu sklepu.

Člen 2

Predsednik Sveta imenuje osebo, pooblaščeno, da v imenu Evropske unije deponira listino o odobritvi iz člena XXVII Protokola, s čimer se izrazi soglasje Evropske unije, da jo Protokol zavezuje.

[7] UL L 331, 16.12.2009, str. 1–16.

Člen 3

Ob odobritvi Protokola Evropska unija v skladu s členom XXII(2) Protokola da izjavo, določeno v Prilogi.

Člen 4

Ta sklep začne veljati […][8].

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik

[8] Generalni sekretariat Sveta v *Uradnem listu Evropske unije* objavi datum začetka veljavnosti Sporazuma.

PRILOGA

Izjava na podlagi člena XXII(2) o pristojnosti Evropske unije za zadeve, ki jih ureja Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva („Železniški protokol“), ki je bil sprejet v Luxembourgu 23. februarja 2007 in v zvezi s katerim so države članice pristojnost prenesle na Evropsko unijo

1. Člen XXII Železniškega protokola določa, da lahko regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje, ki so jih ustanovile neodvisne države in so pristojne za nekatere zadeve, ki jih ureja Protokol, Protokol odobrijo, če dajo izjavo iz člena XXII(2). Evropska unija se je odločila odobriti Železniški protokol, zato daje navedeno izjavo.

2. Sedanje članice Evropske unije so Kraljevina Belgija, Republika Bolgarija, Češka republika, Kraljevina Danska, Zvezna republika Nemčija, Republika Estonija, Irska, Helenska republika, Kraljevina Španija, Francoska republika, Italijanska republika, Republika Ciper, Republika Latvija, Republika Litva, Veliko vojvodstvo Luksemburg, Republika Madžarska, Republika Malta, Kraljevina Nizozemska, Republika Avstrija, Republika Poljska, Portugalska republika, Romunija, Republika Slovenija, Slovaška republika, Republika Finska, Kraljevina Švedska ter Združeno kraljestvo Velika Britanija in Severna Irska.

3. Vendar se ta izjava v skladu s členoma 1 in 2 Protokola št. 22 o stališču Danske, priloženega Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o delovanju Evropske unije, ne uporablja za Kraljevino Dansko.

4. Ta izjava se ne uporablja za ozemlja držav članic, v katerih se Pogodba o delovanju Evropske unije ne uporablja, in ne vpliva na akte ali stališča, ki jih v okviru Železniškega protokola v imenu in interesu navedenih ozemelj sprejmejo zadevne države članice.

5. Države članice Evropske unije so na Skupnost prenesle pristojnost za zadeve, ki lahko vplivajo na ali spremenijo pravila Uredbe (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah[20], Uredbe (ES) št. 1346/2000 z dne 29. maja 2000 o postopkih v primeru insolventnosti[21], Uredbe (ES) št. 593/2008 z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja (Rim I)[22], Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)[23] in Uredbe (ES) št. 881/2004 z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije[24].

6. Kar zadeva sistem številčenja vozil, je EU z Odločbo 2006/920/ES (Odločba Komisije z dne 11. avgusta 2006 o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti), ki je bila nedavno posodobljena s Sklepom Komisije 2012/757/EU, uvedla sistem številčenja, ki je lahko primeren za identifikacijo železniških voznih sredstev iz člena XIV Železniškega protokola.

Poleg tega je EU dosegla precejšen napredek pri izmenjavi podatkov med državami članicami Evropske unije in mednarodnim registrom, in sicer z Odločbo 2007/756/ES (Odločba Komisije z dne 9. novembra 2007 o sprejetju skupne specifikacije nacionalnega registra vozil v skladu s členom 14(4) in (5) direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES), ki je bila nedavno

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

posodobljena s Sklepom Komisije 2012/757/EU. Države članice Evropske unije so vzpostavile nacionalne registre vozil in izogniti bi se bilo treba podvajanju podatkov z mednarodnim registrom.

7. Evropska unija ne daje izjave v skladu s členom XXVII(2) o uporabi člena VIII niti katere od izjav, dovoljenih v skladu s členom XXVII(1) in (3). Države članice ohranijo pristojnost v zvezi s pravili materialnega prava glede plačilne nesposobnosti.

8. Izvajanje pristojnosti, ki so jo države članice prenesle na Evropsko unijo v skladu s Pogodbo o Evropski uniji in Pogodbo o delovanju Evropske unije, se po svoji naravi nenehno razvija. V okviru Pogodb lahko pristojne institucije sprejemajo odločitve, s katerimi se določi obseg pristojnosti Evropske unije. Evropska unija si zato pridržuje pravico, da ustrezno spremeni to izjavo, pri čemer to ni pogoj za izvajanje njene pristojnosti za zadeve, ki jih ureja Železniški protokol.