

Brussel, 5.2.2024
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de twaalfde zitting van de Voorbereidende Commissie voor de oprichting van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel en tijdens de eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit, opgericht krachtens artikel XII van het Protocol van Luxemburg bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft de vaststelling van het namens de Unie in te nemen standpunt tijdens de eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit die is opgericht op grond van artikel 17 van het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel (hierna het “Verdrag van Kaapstad” genoemd) en artikel XII van het Protocol bij het Verdrag van Kaapstad betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden, dat is aangenomen in Luxemburg op 23 februari 2007 (hierna het “Protocol van Luxemburg” genoemd), met betrekking tot de beoogde vaststelling van:

- de statuten en procedureregels van de Toezichthoudende Autoriteit;
- de overeenkomst tussen de Toezichthoudende Autoriteit van het Protocol van Luxemburg en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met betrekking tot de taken van het secretariaat;
- het reglement en de procedures van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel (artikel 17, lid 2, punten d) en e), van het Verdrag van Kaapstad);
- de modelvoorschriften voor de permanente identificatie van rijdend spoorwegmaterieel die zijn ontwikkeld in het kader van het Comité binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE).

De eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit van het Protocol van Luxemburg staat gepland op 8 maart 2024 in Bern, Zwitserland.

Dit voorstel is ook relevant voor de vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de twaalfde zitting van de Voorbereidende Commissie voor de oprichting van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel (Voorlopige Toezichthoudende Autoriteit), die op 7 maart 2024, kort voorafgaand aan de eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit, bijeen zal komen voor haar laatste zitting.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Protocol van Luxemburg bij het Verdrag van Kaapstad

Achtergrond

Het Protocol bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden (hierna het “Protocol van Luxemburg” genoemd) werd aangenomen door een diplomatieke conferentie, gehouden in Luxemburg op 23 februari 2007, onder de auspiciën van het Internationale Instituut voor de Eenmaking van het Privaatrecht (Unidroit) en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF).

Met het Protocol van Luxemburg wordt een wereldwijd rechtskader vastgesteld voor de erkenning, de prioriteiten en de uitoefening van de rechten van schuldeisers en verhuurders, die overeenkomstig artikel 16 van het Verdrag van Kaapstad in een internationaal register zullen worden ingeschreven.

Belangrijk is dat artikel XIV van het Protocol van Luxemburg voorziet in de invoering van een systeem voor de toekenning van identificatienummers door de bewaarder die de unieke identificatie van onderdelen van rijdend spoorwegmaterieel mogelijk maken.

Het Protocol brengt ook een gemeenschappelijk systeem tot stand voor de terugnemering van activa bij wanbetaling of insolventie van de schuldenaar, met inachtneming van waarborgen van algemeen belang. Dit is nuttig met betrekking tot mobiel materieel dat over de grenzen heen wordt vervoerd, waardoor de huidige rechtsonzekerheid wordt vermeden wanneer een wet op grond waarvan het actief is gefinancierd, wordt aangevochten bij de rechtbanken van een ander rechtsgebied waar het actief zich bevindt. Door de risico's voor financiers van spoorwegmaterieel te verminderen, zou het Protocol van Luxemburg meer particuliere kredietverstrekkers moeten aantrekken, wat resulteert in goedkopere financiering en de exploitanten keuzemogelijkheden biedt met betrekking tot kosten en financieringsvormen.

Het moet ook kapitaalinvesteringen aanmoedigen, die op hun beurt de productie van rijdend materieel bevorderen en de leasing van nieuw, modern rijdend materieel vergemakkelijken. In zijn conclusies van 3 juni 2021¹ heeft de Raad van de Europese Unie erkend dat “de sector grote investeringen in internationaal rollend materieel voor langeafstandsvervoer nodig heeft” en “dat de particuliere sector dringend moet investeren”, waarbij de lidstaten werden herinnerd aan “het bestaan van internationale overeenkomsten en verdragen die particuliere investeringen vergemakkelijken, zoals het Protocol van Luxemburg voor spoorwegen bij het Verdrag van Kaapstad (inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel)”.

Toetreding van de Europese Unie

De Europese Unie heeft op grond van haar bevoegdheden het Protocol van Luxemburg goedgekeurd overeenkomstig Besluit 2014/888/EU van de Raad van 4 december 2014 betreffende de goedkeuring, namens de Europese Unie, van het Protocol bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden, dat is aangenomen in Luxemburg op 23 februari 2007², met de status van regionale organisatie voor economische integratie (overeenkomstig artikel XXII van het Protocol van Luxemburg).

De bijlage bij dit besluit van de Raad bevat een verklaring betreffende de bevoegdheid van de Europese Unie over aangelegenheden die vallen onder het Protocol van Luxemburg, ten aanzien waarvan de lidstaten hun bevoegdheid aan de Unie hebben overgedragen.

Dit heeft betrekking op een aantal gebieden die verband houden met de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de uitvoering van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, insolventieprocedures en het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst, en op sommige gebieden van het acquis voor het spoorvervoer, met name de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem, de werking van het Spoorwegbureau van de Europese Unie, het nummeringsysteem van rijdend spoorwegmaterieel en voertuigregistratie binnen de EU, die onder de volgende wetgeving van de Unie vallen:

- Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap³, herschikt en ingetrokken bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie⁴;
- Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau

¹ Raad TTE (Vervoer), 3 juni 2021: “De trein als stuwende kracht achter slimme en duurzame mobiliteit” (ST 8790/21).

² PB L 353 van 10.12.2014, blz. 9.

³ PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

⁴ PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44.

(Spoorwegbureauverordening)⁵, ingetrokken bij Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie⁶;

- Beschikking 2006/920/EG van de Commissie van 11 augustus 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem Exploitatie en beheer van het treinverkeer van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem⁷, ingetrokken bij Besluit 2012/757/EU van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG⁸, gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1693 van de Commissie van 10 augustus 2023 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie⁹;
- Beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG¹⁰, ingetrokken bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die zijn vermeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie¹¹.

Stand van de ratificatie in de EU en voorwaarden voor de inwerkingtreding

Tot op heden zijn, naast de Europese Unie, Luxemburg, Zweden en Spanje de enige EU-lidstaten die momenteel ook partij zijn bij deze overeenkomst¹².

Na de ratificatie door Spanje in januari 2023 was voldaan aan de eerste voorwaarde voor de inwerkingtreding van het Protocol van Luxemburg, vastgelegd in artikel XXIII, lid 1. De tweede voorwaarde is de nederlegging door het secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit bij de depositaris van een verklaring ter bevestiging dat het Internationale Register volledig operationeel is, wat zou moeten plaatsvinden tijdens de twaalfde zitting van de Voorbereidende Commissie, die op 7 maart 2024 zal worden gehouden. De eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit staat gepland op 8 maart 2024.

2.2. De Toezichthoudende Autoriteit

Taken en functies

De Toezichthoudende Autoriteit is opgericht krachtens artikel 17 van het Verdrag van Kaapstad en artikel XII van het Protocol van Luxemburg. Haar taken en functies, zoals die voortvloeien uit de bepalingen van het Protocol van Luxemburg en van artikel 17, lid 2, van het Verdrag van Kaapstad, zijn vermeld in artikel 5 van de ontwerpstatuten en moeten in hoofdzaak bestaan uit twee groepen:

⁵ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

⁶ PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1.

⁷ PB L 359 van 18.12.2006, blz. 1.

⁸ PB L 345 van 15.12.2012, blz. 1.

⁹ PB L 222 van 8.9.2023, blz. 1.

¹⁰ PB L 305 van 23.11.2007, blz. 30.

¹¹ PB L 268 van 26.10.2018, blz. 53.

¹² Stand van de ratificaties op 5 december 2023.

Administratieve taken: stelt de bewaarder aan, onderhandelt met de bewaarder over en wijzigt van tijd tot tijd overeenkomsten, en zorgt voor de voortgezette werking van het Internationale Register in geval van een wisseling van bewaarder; ondertekent met het secretariaat alle overeenkomsten waarin de gedetailleerde voorwaarden voor de uitvoering van de taken van het secretariaat zijn vastgelegd, en onderhandelt over en wijzigt deze overeenkomsten van tijd tot tijd; brengt periodiek verslag uit aan de verdragsluitende staten betreffende de vervulling van haar verplichtingen krachtens het Verdrag van Kaapstad en het Protocol van Luxemburg; brengt periodiek verslag uit en verleent bijstand aan Unidroit bij het opstellen van verslagen met betrekking tot de wijze waarop het bij dit verdrag ingestelde internationale stelsel in de praktijk heeft gefunctioneerd.

Operationele taken: stelt het reglement voor het Internationale Register vast, herzielt het en wijzigt het van tijd tot tijd; houdt toezicht op de bewaarder en op de werking van het Internationale Register; geeft de bewaarder op diens verzoek aansturing; doet al het nodige om ervoor te zorgen dat er een doelmatig op kennisgevingen gebaseerd elektronisch inschrijvingsstelsel bestaat voor de verwezenlijking van de doelen van het Verdrag van Kaapstad en het Protocol van Luxemburg.

Secretariaat

Tijdens de zevende (Bern, 23-24 november 2005) en de twaalfde (Bern, 29-30 september 2015) Algemene Vergaderingen van de OTIF heeft deze organisatie besloten de taken van het secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit over te nemen, in overeenstemming met artikel XII, lid 6, van het Protocol van Luxemburg.

Samenstelling

Het lidmaatschap van de Toezichthoudende Autoriteit wordt bepaald in overeenstemming met artikel XII, lid 1, van het Protocol van Luxemburg. In punt a) is bepaald dat elke staat die partij is, lid moet zijn, met de mogelijkheid om elk een vertegenwoordiger aan te wijzen. In de punten b) en c) is bepaald dat respectievelijk Unidroit en de OTIF ten hoogste drie andere staten aanwijzen, waarvan de ambtstermijn uiterlijk twee jaar na de datum waarop het Protocol van Luxemburg in werking treedt, afloopt.

Tot op heden heeft de OTIF, naast de vier ratificerende staten (Gabon, Luxemburg, Spanje en Zweden), Algerije, Turkije en het Verenigd Koninkrijk aangewezen, en Unidroit heeft Frankrijk en Zuid-Afrika aangewezen als leden van de Toezichthoudende Autoriteit. De derde door Unidroit aan te wijzen staat moet nog worden bevestigd.

2.3. De Voorbereidende Commissie

Bij Resolutie nr. 1 van de slotakte van de diplomatieke conferentie tot aanneming van het Protocol van Luxemburg (februari 2007) met betrekking tot de oprichting van de Toezichthoudende Autoriteit en het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel werd in overleg met Unidroit en de OTIF besloten om — in afwachting van de inwerkingtreding van het Protocol van Luxemburg — een Voorbereidende Commissie op te richten die met volledige bevoegdheid zal optreden als voorlopige Toezichthoudende Autoriteit voor de oprichting van het Internationale Register. Het belangrijkste doel van de Voorbereidende Commissie is het voorbereiden van het reglement en de procedures voor het Internationale Register en het voorbereiden van de oprichting van de Toezichthoudende Autoriteit. De Voorbereidende Commissie kwam sinds haar oprichting elf keer bijeen. Tijdens haar twaalfde zitting, die staat gepland op 7 maart 2024, wordt van de Voorbereidende Commissie verwacht dat zij het definitieve ontwerp van de handelingen die zullen worden aangenomen tijdens de op 8 maart 2024 geplande eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit, zal overwegen en goedkeuren. Het onderhavige voorstel voor een besluit van de

Raad is derhalve bedoeld om het standpunt vast te stellen dat namens de EU op beide vergaderingen moet worden ingenomen met betrekking tot diezelfde besluiten betreffende de vaststelling van de beoogde handelingen van de Toezichthoudende Autoriteit.

2.4. De beoogde handelingen van de Toezichthoudende Autoriteit

De verwachting is dat de Toezichthoudende Autoriteit tijdens haar eerste zitting op 8 maart 2024, naast andere agendapunten, haar statuten en procedureregels zal goedkeuren, evenals de overeenkomst tussen de Toezichthoudende Autoriteit en de OTIF over de taken van het secretariaat. Deze instrumenten, die krachtens internationaal recht bindend zullen zijn, hebben betrekking op de volledige omvang van de activiteiten van de Toezichthoudende Autoriteit, waaronder de gebieden waarvoor de Europese Unie exclusief bevoegd is, en zullen rechtstreeks van invloed zijn op de deelname van de Unie aan dat lichaam¹³. Daarom kan de goedkeuring ervan een beslissende invloed hebben op de inhoud van het Unierecht.

Verder wordt van de Toezichthoudende Autoriteit verwacht dat zij ook andere handelingen goedkeurt met betrekking tot het opzetten en functioneren van het Internationale Register die een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk:

Het reglement en de procedures van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel

Het doel van de beoogde handelingen is het organiseren en reguleren van de activiteiten van het Internationale Register. In de handelingen staat dat het Internationale Register is opgezet als de faciliteit voor het beheren van de registraties van rijdend spoorwegmaterieel krachtens het Verdrag en het Protocol; zij bevatten ook passende bepalingen om de werking van een dergelijk register te reguleren, voornamelijk met betrekking tot de aanvraag en toekenning van een unieke Urvis-identificatiecode (Unique Rail Vehicle Identification System, identificatiesysteem voor spoorvoertuigen), toegangscontrole, informatievereisten, zoekopdrachten en andere vereisten die verband houden met de bewaarder, zoals klachten of aansprakelijkheid en verzekering. Dit reglement en deze procedures moeten door de Toezichthoudende Autoriteit worden uitgevaardigd overeenkomstig artikel 17, lid 2, punten d) en e), van het Verdrag van Kaapstad, en in overeenstemming met de artikelen XIV, XV, XVI en XVII van het Protocol van Luxemburg. Dit onderwerp — de registratie van rijdend spoorwegmaterieel en de gegevensuitwisseling tussen de EU-lidstaten en het Internationale Register — wordt op het niveau van de Unie geregeld door: 1) Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie tot vaststelling van de specificaties voor de voertuigregisters als bedoeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 (over de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem) en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie¹⁴; en 2) Besluit 2012/757/EU van de Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG¹⁵. Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie stelt gemeenschappelijke specificaties vast voor de nationale voertuigregisters van de lidstaten, evenals specificaties voor het Europees voertuigregister (EVR), dat op centraal niveau wordt beheerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA). Dit besluit voorziet ook in de opstelling van een Europees voertuignummer (EVN), dat verplicht is. Het

¹³ De Unie heeft het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van de Toezichthoudende Autoriteit overeenkomstig de gecombineerde lezing van de artikelen XII en XXII van het Protocol van Luxemburg en Besluit 2014/888/EU van de Raad. Zie ook hieronder in afdeling 3.2.

¹⁴ PB L 268 van 26.10.2018, blz. 53.

¹⁵ PB L 345 van 15.12.2012, blz. 1, zoals laatstelijk gewijzigd in juni 2020 (PB L 188 van 15.6.2020, blz. 16).

formaat van het EVN wordt voorgeschreven in aanhangsel 6 van bijlage II bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie: “In deze bijlage worden het Europees voertuignummer en de bijbehorende markering beschreven die op zichtbare en permanente wijze op het voertuig moeten worden aangebracht om het te identificeren.”. Verder verwijst Besluit 2012/757/EU van de Commissie ook naar het EVN als een van de operationele vereisten van het subsysteem “exploitatie en verkeersleiding” van het Europese spoorwegsysteem (punt 4.2.2.3 van bijlage I: “Elk voertuig krijgt een Europees voertuignummer dat het van enig ander spoorvoertuig onderscheidt.”). Daarom zal de goedkeuring van het reglement en de procedures van het Internationale Register, opgericht krachtens het Protocol van Luxemburg, bindend zijn uit hoofde van het internationaal recht en een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de EU-wetgeving.

Modelvoorschriften voor de permanente identificatie van rijdend spoorwegmaterieel

Deze voorschriften leggen de methoden en verantwoordelijkheden vast voor het aanbrengen van een unieke identificatiecode uit het identificatiesysteem voor spoorvoertuigen (Urvis) op rijdend spoorwegmaterieel, zoals bedoeld in het Protocol van Luxemburg. Deze voorschriften zijn vrijwillig, tenzij specifieke wetten dit vereisen; in elk geval moet een partij de naleving van deze voorschriften bevestigen als zij een in het Internationale Register van het Protocol van Luxemburg opgenomen inschrijfbaar zekerheid wil registreren of er begunstigde van wil zijn. Een partij die door deze voorschriften wenst te worden gebonden, dient een verklaring af te leggen¹⁶ en de bewaarder daarvan in kennis te stellen. In de zin van de modelvoorschriften betekent een “partij” elk(e) persoon, firma, bedrijf, corporatie, overheid, staat of agentschap van een staat of een agentschap van een verzameling staten, of elk(e) vereniging, trust, joint venture, consortium of vennootschap of eenmanszaak of een andere entiteit (al dan niet met afzonderlijke rechtspersoonlijkheid). Dit onderwerp — de markering van rijdend spoorwegmaterieel — wordt op Unieniveau geregeld door het bovengenoemde Besluit 2012/757/EU van de Commissie, met name in aanhangsel P van bijlage I daarbij (Europees voertuignummer en daaraan gekoppelde alfabetische markering op de carrosserie; afdeling 2 “Algemene voorschriften voor merktekens aan de buitenkant”). Daarom zal de goedkeuring van deze modelvoorschriften bindend zijn uit hoofde van het internationaal recht en een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de EU-wetgeving.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Vaststelling van de statuten van de Toezichthoudende Autoriteit

In de ontwerpstatuten van de Toezichthoudende Autoriteit worden aspecten zoals de rechtspersoonlijkheid, de taken en het administratieve kader van de Toezichthoudende Autoriteit vastgelegd, zoals vereist door het Verdrag van Kaapstad en het Protocol van Luxemburg. De vaststelling van de statuten is een voorwaarde voor de oprichting en werking van de Toezichthoudende Autoriteit. Daarom wordt voorgesteld de vaststelling ervan te steunen, onder voorbehoud van een kleine wijziging van artikel 2 (Samenstelling) om de kruisverwijzing naar de relevante bepalingen van het Protocol van Luxemburg (artikel XII, lid 1, punten a), b) en c)) te verduidelijken.

3.2. Vaststelling van de procedureregels van de Toezichthoudende Autoriteit

In de ontwerpprocedureregels van de Toezichthoudende Autoriteit worden aspecten als vergaderregels, vertegenwoordigingsregels, voorstellen en besluiten en stemprocedures

¹⁶ “Hierbij verbinden wij ons ertoe gebonden te zijn aan de modelvoorschriften voor de permanente identificatie van rijdend spoorwegmaterieel (Engelse editie), zoals van tijd tot tijd gewijzigd, uitgegeven onder auspiciën van de werkgroep spoorvervoer, op de datum van deze verklaring.”

vastgelegd. De vaststelling ervan is vereist krachtens artikel XII, lid 4, van het Protocol van Luxemburg.

In artikel XXII, lid 1, van het Protocol van Luxemburg is bepaald dat: “Een regionale organisatie voor economische integratie die door soevereine Staten is ingesteld en bevoegdheid heeft over bepaalde door dit Protocol beheerste kwesties, kan dit Protocol eveneens ondertekenen, aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden. De regionale organisatie voor economische integratie heeft in dat geval de rechten en verplichtingen van een Verdragsluitende staat, voor zover die organisatie bevoegdheid heeft over zaken die door dit [Protocol] worden beheerst”. In lid 3 van datzelfde artikel is het volgende bepaald: “Elke verwijzing in dit [protocol] naar “verdragsluitende staat” of “verdragsluitende staten” of “staat die partij is” of “staten die partij zijn” is, indien de context zulks vereist, eveneens van toepassing op een regionale organisatie voor economische integratie”.

De EU is toetreden tot het Protocol van Luxemburg. Uit artikel XXII, lid 3, van het Protocol van Luxemburg volgt dat de EU, als regionale organisatie voor economische integratie (“REIO”), moet worden beschouwd als een staat die partij is krachtens artikel XII, lid 1, van het Protocol van Luxemburg, en daarom moet worden beschouwd als een volwaardig lid van de Toezichthoudende Autoriteit met dezelfde status, rechten en verplichtingen als elke andere staat die partij is bij het Protocol van Luxemburg.

In dit verband lijken de huidige bepalingen van de ontwerpprocedureregels niet volledig in overeenstemming te zijn met de bovengenoemde bepalingen van het Protocol van Luxemburg:

In artikel 1 (Definities) van de ontwerpprocedureregels is bepaald dat onder “leden” wordt verstaan “vertegenwoordigers van de staten die partij zijn en de aangewezen staten die gezamenlijk het lidmaatschap van de toezichthoudende autoriteit vormen;” het artikel voorziet ook in een afzonderlijke definitie van “regionale organisatie”, namelijk een “regionale organisatie voor economische integratie zoals gedefinieerd in artikel XXII van het Protocol en die zowel het Verdrag als het Protocol heeft bekrachtigd of daartoe is toetreden met betrekking tot haar bevoegdheden”. Gezien de huidige bewoordingen van de artikelen 4 en 16 zou dit onderscheid erop kunnen wijzen dat de EU (als REIO) geen volwaardig lid van de Toezichthoudende Autoriteit zou zijn, in strijd met de bepalingen van het Protocol van Luxemburg (artikel XII en artikel XXII).

In artikel 4 (Vertegenwoordiging van de leden), lid 1, van de ontwerpprocedureregels wordt aangegeven dat elke staat die partij is, en elke aangewezen staat vertegenwoordigd zullen zijn en stemrecht zullen hebben in vergaderingen van de Toezichthoudende Autoriteit. In lid 2 is het volgende bepaald: “Een lid kan zich tijdens een vergadering van de Toezichthoudende Autoriteit door een ander lid laten vertegenwoordigen. Een lid mag echter niet meer dan één ander lid vertegenwoordigen tijdens een vergadering van de Toezichthoudende Autoriteit.”. In lid 3 is vastgelegd dat een REIO (uitsluitend) het recht heeft zich te laten vertegenwoordigen; dit zou er opnieuw op kunnen wijzen dat de EU op zichzelf niet als een lid zou worden beschouwd, omdat haar stemrecht niet uitdrukkelijk is geregeld zoals dat van andere staten die partij zijn bij het Verdrag.

In artikel 16 (Stemprocedures) verwijzen de ontwerpprocedureregels uitsluitend naar “leden”, maar deze omvatten volgens artikel 1 niet uitdrukkelijk de EU als een REIO. Ook bevat het artikel geen regels over de uitoefening van het stemrecht door een REIO.

Afgezien van de verduidelijkingen die in de ontwerpprocedureregels moeten worden opgenomen om de vertegenwoordiging van de EU als volwaardig lid van de

Toeziethoudende Autoriteit te garanderen, moet de kwestie van de uitoefening van het stemrecht van de EU worden bekeken in het licht van de regels die van toepassing zijn op grond van de OTIF, die samen met Unidroit mede-indiener is van het Protocol van Luxemburg, en die de secretariaatstaken van de Toeziethoudende Autoriteit vervult.

In artikel 38 van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif) is bepaald dat:

“§2 [De] regionale organisatie [kan] [...] de rechten die haar lidstaten krachtens het Cotif bezitten, [...] uitoefenen, voor zover deze rechten betrekking hebben op aangelegenheden die onder haar bevoegdheid vallen. Dit geldt eveneens voor de verplichtingen die op grond van het Verdrag aan de lidstaten worden opgelegd.”; en

“§3 [De] regionale organisatie [heeft met het oog op de uitoefening van het stemrecht] een aantal stemmen [...] dat gelijk is aan die van haar leden die ook lidstaten van de organisatie zijn. Deze laatste kunnen hun rechten, met name het stemrecht, slechts uitoefenen voor zover [§ 2] dit toelaat.”.

Overeenkomstig de bovengenoemde bepalingen van het Cotif is in artikel 6 van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de OTIF tot toetreding van de Europese Unie tot het Cotif van 9 mei 1980¹⁷ bepaald:

“1. Met betrekking tot besluiten ter zake waarvan de Unie exclusieve bevoegdheid bezit, oefent de Unie het stemrecht uit dat haar lidstaten krachtens het verdrag hebben.

2. Met betrekking tot besluiten omtrent zaken waarin de Unie met de lidstaten bevoegdheid deelt, wordt door de Unie of door haar lidstaten gestemd.

3. Onverminderd het bepaalde in artikel 26, lid 7, van het verdrag is het aantal stemmen waarover de Unie beschikt, gelijk aan dat van haar lidstaten die tevens partij bij het verdrag zijn. Bij stemming door de Unie stemmen haar lidstaten niet.”.

Besluit 2014/888/EU van de Raad van 4 december 2014 betreffende de goedkeuring, namens de EU, van het Protocol van Luxemburg bevat in de bijlage een verklaring betreffende de bevoegdheid van de EU over aangelegenheden die onder het Protocol van Luxemburg vallen, ten aanzien waarvan de lidstaten hun bevoegdheid hebben *overgedragen* aan de Unie. In de overwegingen 2, 3 en 7 van het genoemde besluit van de Raad wordt verduidelijkt dat de Unie exclusieve bevoegdheid heeft op deze gebieden.

Het is daarom relevant en passend dat, voor besluiten van de Toeziethoudende Autoriteit die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen, de uitoefening van het stemrecht dezelfde procedure volgt als die welke in het Cotif van toepassing is wat een REIO betreft, dat wil zeggen dat de EU het stemrecht van haar lidstaten uitoefent over aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Unie vallen (vervanging), door zoveel stemmen uit te brengen als het aantal waar de lidstaten recht op hebben, waar nodig in overeenstemming met een vooraf vastgesteld standpunt van de Unie.

Een ander voorbeeld van een dergelijke benadering is te vinden in artikel 3, lid 8, van het Statuut van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht¹⁸.

Daarom wordt voorgesteld de ontwerpprocedureregels van de Toeziethoudende Autoriteit goed te keuren, onder voorbehoud van de invoering van wijzigingen die de status van de Europese Unie als volwaardig lid van de Toeziethoudende Autoriteit weerspiegelen, in overeenstemming met de relevante bepalingen van het Protocol van Luxemburg, om ervoor te

¹⁷ PB L 51 van 23.2.2013, blz. 8.

¹⁸ <https://assets.hcch.net/docs/d7d051ae-6dd1-4881-a3b5-f7dbcaad02ea.pdf>

zorgen dat haar rechten om vertegenwoordigd te worden en haar stemrecht doeltreffend worden gewaarborgd.

3.3. Overeenkomst tussen de Toezichthoudende Autoriteit van het Protocol van Luxemburg en de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) met betrekking tot de taken van het secretariaat

Overeenkomstig artikel XII, lid 6, van het Protocol van Luxemburg is het de taak van de OTIF om de functie van secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit op zich te nemen zodra het Protocol in werking treedt, en de vergaderingen van de Toezichthoudende Autoriteit in Bern, Zwitserland, te organiseren.

In de beoogde Overeenkomst tussen de Toezichthoudende Autoriteit en de OTIF worden de gedetailleerde voorwaarden vastgelegd voor het uitvoeren van de taken van het secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit. Dit omvat onder meer het uitvoeren van alle gebruikelijke werkzaamheden in verband met dergelijke vergaderingen, waaronder het uitgeven van aankondigingen van vergaderingen, agenda's, het voorbereiden en verspreiden van documenten voor en voortvloeiend uit dergelijke vergaderingen, en het fungeren als aanspreekpunt, jegens derden, voor de Toezichthoudende Autoriteit. Volgens de overeenkomst moet de OTIF het recht hebben om vertegenwoordigd te worden op vergaderingen van de Toezichthoudende Autoriteit, zonder stemrecht, en een financiële vergoeding krijgen voor het uitvoeren van de taken van het secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit.

De vaststelling van deze overeenkomst is noodzakelijk voor het waarborgen van de goede organisatie en het goede beheer van de werkzaamheden van de Toezichthoudende Autoriteit. Daarom wordt voorgesteld de vaststelling ervan door de Toezichthoudende Autoriteit te steunen.

3.4. Vaststelling van het reglement en de procedures van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel

Het reglement en de procedures van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel moeten door de Toezichthoudende Autoriteit worden uitgevaardigd overeenkomstig artikel 17, lid 2, punten d) en e), van het Verdrag van Kaapstad, en in overeenstemming met de artikelen XIV, XV, XVI en XVII van het Protocol van Luxemburg. Zij vormen het rechtskader voor het beheer van het Internationale Register.

Wat betreft de relatie tussen de Urvis-identificatiecode en het Europees voertuignummer dat op EU-niveau is geregeld bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie, voorziet punt 5.3.1 van dit reglement in de mogelijkheid om een *nationaal of regionaal identificatienummer* te gebruiken met vergelijkbare kenmerken als de Urvis-identificatie- en markeringsregels die ten minste overeenkomen met de minimumnormen uiteengezet in de modelvoorschriften. Hoewel de registratiesystemen op grond van het EU-recht en het Protocol van Luxemburg te maken hebben met dezelfde actuele kwestie van identificatie en registratie van rijdend spoorwegmaterieel, hebben zij verschillende doelstellingen, namelijk operationeel (technisch) bij het EU-recht en financieel bij het Protocol. Als gevolg hiervan kunnen beide systemen naast elkaar bestaan en, afhankelijk van de ontwikkeling van dit Internationale Register en het gebruik ervan, en van de ontwikkeling van het Europees voertuigregister dat momenteel wordt geregeld door Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie, moet de Europese Unie een duurzame complementariteit tussen beide registers en identificatiesystemen kunnen nastreven.

Aangezien de vaststelling van het reglement en de procedures van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel noodzakelijk is om de werking van het Internationale

Register te garanderen, en aangezien deze bepalingen verenigbaar zijn met het relevante rechtskader van de EU, wordt voorgesteld om de vaststelling ervan door de Toezichthoudende Autoriteit te steunen.

3.5. Vaststelling van de modelvoorschriften voor de permanente identificatie van rijdend spoorwegmaterieel

Zoals vermeld in punt 4.5 van de modelvoorschriften zijn de Urvis-identificatiecode en de markering ervan op rijdend spoorwegmaterieel een aanvulling op en hebben zij geen invloed op de bestaande nummeringsystemen die worden toegepast in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving inzake de toelating of exploitatie van rijdend spoorwegmaterieel, en vormen zij geen vervanging van het bestaande register of de bestaande informatiesystemen die in staten of groepen van staten worden gebruikt voor de exploitatie van rijdend spoorwegmaterieel, zoals, voor de Europese Unie, het EVR en het EVN, geregeld bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie.

Het gevolg van de modelvoorschriften voor de EU zal zijn dat identificatiecodes en markeringen op rijdend materieel naast elkaar voorkomen. Opgemerkt moet worden dat dit niet de enige markeringen op een voertuig zijn; daaronder vallen ook andere operationele markeringen, bv. van de fabrikant.

Teneinde de doelstelling ervan te verwezenlijken moet het Protocol van Luxemburg gebaseerd zijn op een duidelijk identificatie- en markeringssysteem op basis van internationale normen. Deze modelvoorschriften voorzien in een redelijke aanpak die niet in strijd is met het relevante rechtskader van de Europese Unie. Daarom wordt voorgesteld de vaststelling ervan door de Toezichthoudende Autoriteit te steunen.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van “de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst”.

Het begrip “handelingen met rechtsgevolgen” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die “beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt”¹⁹.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Toezichthoudende Autoriteit is een lichaam dat krachtens een overeenkomst is opgericht, namelijk het Protocol bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden (Protocol van Luxemburg), overeenkomstig artikel XII daarvan.

De door de Toezichthoudende Autoriteit vast te stellen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. Zoals uiteengezet in het voorgaande punt zullen de beoogde handelingen

¹⁹ Arrest van het Hof van 7 oktober 2014, Bondsrepubliek Duitsland/Raad van de Europese Unie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61-64.

bindend zijn op grond van de regels van het internationaal recht die van toepassing zijn op het lichaam in kwestie en zullen zij de inhoud van de EU-wetgeving kunnen beïnvloeden, namelijk: Richtlijn (EU) 2016/797, Besluit 2012/757/EU van de Commissie en Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie; en de deelname van de Unie aan de werking van het Protocol van Luxemburg, die wordt verleend bij Besluit 2014/888/EU van de Raad.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

De hoofddoelstelling en de inhoud van de beoogde handeling hebben betrekking op “spoorwegvervoer”. De materiële rechtsgrondslag van het voorgestelde besluit is derhalve artikel 91 VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 91 VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het namens de Europese Unie in te nemen standpunt tijdens de twaalfde zitting van de Voorbereidende Commissie voor de oprichting van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel en tijdens de eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit, opgericht krachtens artikel XII van het Protocol van Luxemburg bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Unie heeft op grond van haar bevoegdheden haar goedkeuring gehecht aan het Protocol bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden (Verdrag van Kaapstad), dat is aangenomen in Luxemburg op 23 februari 2007 (Protocol van Luxemburg), overeenkomstig Besluit 2014/888/EU van de Raad van 4 december 2014²⁰, en heeft krachtens dat Protocol de status van regionale organisatie voor economische integratie verworven.
- (2) De Toezichthoudende Autoriteit van het Protocol van Luxemburg zal naar verwachting tijdens haar eerste zitting op 8 maart 2024, naast andere agendapunten, haar statuten en procedureregels vaststellen, alsook de Overeenkomst tussen de Toezichthoudende Autoriteit en de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorvervoer (OTIF) met betrekking tot de taken van het secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit, en andere handelingen met betrekking tot het opzetten en functioneren van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel (artikel 17, lid 2, punt d), van het Verdrag van Kaapstad), in het bijzonder het reglement van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel en de modelvoorschriften voor de permanente identificatie van rijdend spoorwegmaterieel, ontwikkeld in het kader van het Comité binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE).

²⁰ Besluit 2014/888/EU van de Raad van 4 december 2014 inzake de goedkeuring namens de Europese Unie van het Protocol bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden, dat is aangenomen in Luxemburg op 23 februari 2007 (PB L 353 van 10.12.2014, blz. 9).

- (3) Het is passend het standpunt vast te stellen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit, aangezien de Unie verdragsluitende partij is bij het Protocol van Luxemburg en de door de Toezichthoudende Autoriteit te nemen besluiten kunnen leiden tot de vaststelling van handelingen die krachtens internationaal recht bindend zijn en een beslissende invloed kunnen hebben op de deelname van de Unie aan dat lichaam en op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk: Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de Europese Unie (herschikking)²¹, Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie²², Besluit 2012/757/EU van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificatie voor interoperabiliteit met betrekking tot het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG²³, en Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters bedoeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie²⁴.
- (4) Van de Toezichthoudende Autoriteit wordt verwacht dat zij haar ontwerpstatuten goedkeurt, waarin aspecten zoals de rechtspersoonlijkheid, de taken en het administratieve kader van de Toezichthoudende Autoriteit zijn vastgesteld, zoals vereist door het Verdrag van Kaapstad en het Protocol van Luxemburg. De vaststelling van de statuten is een voorwaarde voor de oprichting en werking van de Toezichthoudende Autoriteit en moet derhalve worden gesteund. Er moet een kleine wijziging worden voorgesteld in de bepaling betreffende de samenstelling van de Toezichthoudende Autoriteit om de kruisverwijzing naar de relevante bepalingen van het Protocol van Luxemburg (artikel XII, lid 1) te verduidelijken.
- (5) Van de Toezichthoudende Autoriteit wordt ook verwacht dat zij haar ontwerpprocedureregels goedkeurt, waarin aspecten als vergaderregels, vertegenwoordigingsregels, voorstellen en besluiten en stemprocedures worden vastgelegd. De huidige ontwerpprocedureregels zijn echter niet in overeenstemming met de bepalingen van het Protocol van Luxemburg, waarin de status van regionale organisaties voor economische integratie wordt erkend als gelijkwaardig aan die van een staat die partij is, aangezien zij voor een ongerechtvaardigd onderscheid zorgen tussen enerzijds de staten die als zodanig partij zijn en het recht hebben zich te laten vertegenwoordigen en te stemmen over de besluiten die moeten worden genomen door de Toezichthoudende Autoriteit, en, aan de andere kant, regionale organisaties voor economische integratie, waarnaar niet uitdrukkelijk wordt verwezen als leden van de Toezichthoudende Autoriteit. Het is derhalve noodzakelijk wijzigingen van de procedureregels voor te stellen om ervoor te zorgen dat het lidmaatschap en de stemrechten van de Europese Unie in de Toezichthoudende Autoriteit daadwerkelijk worden geregeld overeenkomstig de bepalingen van het Protocol van Luxemburg, met inbegrip van de regels inzake de stemming over aangelegenheden die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen. De overige bepalingen van de ontwerpprocedureregels moeten echter worden gesteund.

²¹ PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44.

²² PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1.

²³ PB L 345 van 15.12.2012, blz. 1.

²⁴ PB L 268 van 26.10.2018, blz. 53.

- (6) Overeenkomstig artikel XII, lid 6, van het Protocol van Luxemburg is het de taak van de OTIF om de functie van secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit op zich te nemen zodra het Protocol in werking treedt. In de beoogde Overeenkomst tussen de Toezichthoudende Autoriteit en de OTIF worden de gedetailleerde voorwaarden vastgelegd voor het uitvoeren van de taken van het secretariaat van de Toezichthoudende Autoriteit. De vaststelling van deze overeenkomst is noodzakelijk om het goede beheer van de werkzaamheden van de Toezichthoudende Autoriteit te garanderen en moet derhalve worden gesteund.
- (7) Overeenkomstig artikel 17 van het Verdrag van Kaapstad en artikel XII van het Protocol van Luxemburg voorziet de Toezichthoudende Autoriteit in de oprichting van het Internationale Register voor rijdend spoorwegmaterieel. Zij zorgt er tevens voor dat er een efficiënt op kennisgevingen gebaseerd elektronisch systeem bestaat om de doelstellingen van het Protocol van Luxemburg uit te voeren door de opstelling, herziening en indien nodig wijziging van het reglement en de procedures voor het Internationale Register. Dit reglement en deze procedures moeten door de Toezichthoudende Autoriteit worden uitgevaardigd overeenkomstig artikel 17, lid 2, punten d) en e), van het Verdrag van Kaapstad, en in overeenstemming met de artikelen XIV, XV, XVI en XVII van het Protocol van Luxemburg. Zij zijn nodig om het rechtskader te bieden voor de werking van het Internationale Register, met name wat betreft de aanvraag en toekenning van de unieke identificatiecode van het identificatiesysteem voor spoorwegvoertuigen (Urvīs). Binnen de EU wordt de registratie en identificatie van rijdend spoorwegmaterieel ook geregeld via Richtlijn (EU) 2016/797 en Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie, die onder meer specificaties bieden voor een Europees voertuignummer (EVN) en voor een Europees voertuigregister (EVR). Hoewel de systemen op grond van het EU-recht en het Protocol van Luxemburg te maken hebben met dezelfde actuele kwestie van identificatie en registratie van rijdend spoorwegmaterieel, hebben zij verschillende doelstellingen, namelijk operationeel (technisch) bij het EU-recht en financieel bij het Protocol. Op dit moment zijn de wettelijke bepalingen dus niet tegenstrijdig met elkaar en kunnen de twee systemen naast elkaar bestaan. De Unie moet derhalve een duurzame complementariteit tussen die registers en identificatiesystemen kunnen nastreven. Aangezien de vaststelling van deze regels noodzakelijk is om de werking van het Internationale Register te garanderen en aangezien deze regels verenigbaar en consistent zijn met het rechtskader van de EU, moet de vaststelling ervan door de Toezichthoudende Autoriteit worden gesteund.
- (8) Teneinde de doelstelling ervan te verwezenlijken moet het Protocol van Luxemburg gebaseerd zijn op een duidelijk identificatie- en markeringssysteem voor rijdend spoorwegmaterieel op basis van internationale normen. De beoogde modelvoorschriften voor de permanente identificatie van rijdend spoorwegmaterieel bieden een kader voor de toekenning van de Urvīs-identificatiecode en de markering ervan op rijdend spoorwegmaterieel. Volgens die modelvoorschriften is de Urvīs-identificatiemarkering een aanvulling op elk ander bestaand markeringssysteem, zoals het EU-systeem dat is vastgelegd in Besluit 2012/757/EU van de Commissie. Deze modelvoorschriften zijn niet in strijd met het huidige relevante rechtskader van de Europese Unie. Daarom wordt voorgesteld de vaststelling ervan door de Toezichthoudende Autoriteit te steunen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het namens de Unie in te nemen standpunt tijdens de twaalfde zitting van de Voorbereidende Commissie en tijdens de eerste zitting van de Toezichthoudende Autoriteit van het Protocol bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden, aangenomen in Luxemburg op 23 februari 2007, is uiteengezet in de bijlage.

Kleine wijzigingen van de in de bijlage bij dit besluit verwoorde standpunten kunnen zonder nader besluit van de Raad door de vertegenwoordigers van de Unie worden goedgekeurd.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Commissie.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter