



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 6 февруари 2024 г.
(OR. en)

6230/24

Междуетноститутитионално досие:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	6 февруари 2024 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2024) 58 final
Относно:	Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 12-ата сесия на подготвителната комисия за създаването на международния регистър на железопътния подвижен състав и на първата сесия на надзорния орган, създаден съгласно член XII от Протокола от Люксембург към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2024) 58 final.

Приложение: COM(2024) 58 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 5.2.2024 г.
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се приеме от името на Европейския съюз на 12-ата сесия на подготвителната комисия за създаването на международния регистър на железопътния подвижен състав и на първата сесия на надзорния орган, създаден съгласно член XII от Протокола от Люксембург към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на първата сесия на надзорния орган, създаден съгласно член 17 от Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване („Конвенцията от Кейптаун“) и член XII от Протокола към Конвенцията от Кейптаун по специфични въпроси за железопътния подвижен състав, приет в Люксембург на 23 февруари 2007 г. („Протокола от Люксембург“), във връзка с предвиденото приемане на:

- устава и процедурния правилник на надзорния орган;
- споразумението между надзорния орган на Протокола от Люксембург и Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) относно функциите на секретариата;
- правилата и процедурите на международния регистър на железопътния подвижен състав (член 17, параграф 2, букви г) и д) от Конвенцията от Кейптаун);
- примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав, разработени в рамките на Комитета по вътрешен транспорт на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН).

Първата сесия на надзорния орган на Протокола от Люксембург е насрочена да се проведе на 8 март 2024 г. в Берн, Швейцария.

Настоящото предложение е от значение и за позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 12-ата сесия на подготвителната комисия за създаването на международния регистър на железопътния подвижен състав (временен надзорен орган), чиято последна сесия ще се състои на 7 март 2024 г. успоредно с първата сесия на надзорния орган.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Протоколът от Люксембург към Конвенцията от Кейптаун

Контекст

Протоколът към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав („Протоколът от Люксембург“) беше приет на дипломатическа конференция, проведена в Люксембург на 23 февруари 2007 г., под егидата на Международния институт за унифициране на частното право (UNIDROIT) и на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF).

С Протокола от Люксембург се установява световна правна уредба за признаването, приоритетите и изпълнението на правата на кредиторите и лизингодателите, които ще се вписват в международен регистър съгласно член 16 от Конвенцията от Кейптаун.

Важно е да се отбележи, че в член XIV от Протокола от Люксембург се предвижда установяването на система за определяне на идентификационни номера от регистратора, които да позволяват индивидуализирането на елементите на железопътния подвижен състав.

С Протокола също така се създава обща система за връщане във владение на имуществото при неизпълнение на задълженията или неплатежоспособност на длъжника, при спазване на гаранциите за обществен интерес. Това е от полза по отношение на подвижното оборудване, което пресича границите, като се избягва съществуващата правна несигурност, когато даден закон, по силата на който е финансиран активът, се оспорва пред съдилищата на друга юрисдикция, в която се намира активът. Като намалява рисковете за лицата, финансиращи железопътното оборудване, Протоколът от Люксембург следва да привлече повече частни заемодатели, което ще доведе до по-евтино финансиране и ще създаде възможности за избор за операторите по отношение на разходите и видовете финансиране.

Той следва също така да насърчи капиталовите инвестиции, което от своя страна ще стимулира производството на подвижен състав и ще улесни лизинга на нов, модерен подвижен състав. В заключенията си от 3 юни 2021 г.¹ Съветът на Европейския съюз отчете „че са необходими значителни инвестиции от страна на сектора в международния подвижен състав на дълги разстояния“ и „че са спешно необходими инвестиции от частния сектор“, като напомни на „държавите членки съществуването на международни споразумения и договори, които улесняват частните инвестиции, напр. Протокола [от Люксембург] за железопътния подвижен състав към Конвенцията от Кейптаун [за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване]“.

Присъединяване на Европейския съюз

Европейският съюз одобри Протокола от Люксембург по отношение на своите компетентности съгласно Решение 2014/888/ЕС на Съвета от 4 декември 2014 г. относно утвърждаването от името на Европейския съюз на Протокола към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав, приет в Люксембург на 23 февруари 2007 г.², със статут на регионална организация за икономическа интеграция (съгласно член XXII от Протокола от Люксембург).

Приложението към настоящото решение на Съвета съдържа декларация относно компетентността на Европейския съюз по въпроси, уредени от Протокола от Люксембург, по отношение на които държавите членки са прехвърлили своята компетентност на Съюза.

Това се отнася до някои области, свързани с компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела, производствата по несъстоятелност и приложимото право към договорните задължения, както и до някои

¹ Съвет по транспорт, телекомуникации и енергетика (транспорт), 3 юни 2021 г.: „Поставяне на железопътния транспорт начело на интелигентната и устойчива мобилност“ (ST 8790/21).

² ОВ L 353, 10.12.2014 г., стр. 9.

области от достиженията на правото на ЕС в областта на железопътния транспорт, по-специално оперативната съвместимост на железопътната система, функционирането на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, системата за номериране, използвана за вписване на железопътния подвижен състав и превозните средства в рамките на ЕС, по отношение на които се прилага следното законодателство на Съюза:

- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността³, отменена и преработена с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз⁴;
- Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция („Регламент за създаване на Агенция“)⁵, отменен с Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз⁶;
- Решение 2006/920/ЕО на Комисията от 11 август 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на трафика“ на трансевропейската конвенционална железопътна система⁷, отменено с Решение 2012/757/ЕС на Комисията от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО⁸, изменено с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1693 на Комисията от 10 август 2023 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз⁹;
- Решение 2007/756/ЕО на Комисията от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО¹⁰, отменено с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 г. за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията¹¹.

Статус на ратификацията в ЕС и условия за влизане в сила

³ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

⁵ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

⁶ ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1.

⁷ ОВ L 359, 18.12.2006 г., стр. 1.

⁸ ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1.

⁹ ОВ L 222, 8.9.2023 г., стр. 1—87.

¹⁰ ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30.

¹¹ ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53.

Към днешна дата, в допълнение към Европейския съюз, Люксембург, Швеция и Испания са единствените държави — членки на ЕС, които понастоящем са страни и по въпросното споразумение¹².

След ратификацията от Испания през януари 2023 г. беше изпълнено първото предварително условие за влизането в сила на Протокола от Люксембург, предвидено в член XXIII, параграф 1. Второто предварително условие е секретариатът на надзорния орган да внесе при депозитаря удостоверение, което потвърждава, че международният регистър е напълно работещ, като това следва да бъде извършено на 12-ата сесия на подготвителната комисия, която ще се проведе на 7 март 2024 г. Първата сесия на надзорния орган е насрочена да се проведе на 8 март 2024 г.

2.2. Надзорен орган

Задачи и функции

Надзорният орган е създаден съгласно член 17 от Конвенцията от Кейптаун и член XII от Протокола от Люксембург. Неговите задачи и функции, произтичащи от разпоредбите на Протокола от Люксембург и на член 17, параграф 2 от Конвенцията от Кейптаун, са изброени в член 5 от проекта на устав и следва да се състоят основно от две групи:

административни задачи: назначава регистратора, договаря и периодично изменя споразуменията с регистратора и гарантира непрекъснатата работа на международния регистър в случай на смяна на регистратора; подписва споразумение със секретариата, в което се определят подробните условия за изпълнение на задачите на секретариата, както и договаря и периодично изменя това споразумение; периодично докладва на договарящите се държави относно изпълнението на задълженията си по Конвенцията от Кейптаун и Протокола от Люксембург; както и периодично докладва и съдейства на UNIDROIT при изготвянето на доклади относно начина, по който установеният в Конвенцията международен режим функционира на практика;

оперативни задачи: изготвя, преразглежда и периодично изменя правилата за международния регистър; извършва контрол на дейността на регистратора и на работата на международния регистър; по искане на регистратора му дава указания; прави всичко необходимо, за да се увери, че съществува ефикасна система за електронно вписване чрез уведомяване за изпълнение на целите на Конвенцията от Кейптаун и Протокола от Люксембург.

Секретариат

На 7-ото общо събрание (Берн, 23—24 ноември 2005 г.) и 12-ото общо събрание (Берн, 29—30 септември 2015 г.) на OTIF същата взе решение да поеме задачите на секретариата на надзорния орган в съответствие с член XII, параграф 6 от Протокола от Люксембург.

Състав

Членовете на надзорния орган се определят в съответствие с член XII, параграф 1 от Протокола от Люксембург. В буква а) се предвижда, че всяка държава — страна по

¹² Статус на ратификациите към 5 декември 2023 г.

конвенцията, влиза в състава на този орган, като всяка от тях има възможност да назначи по един представител. В букви б) и в) се предвижда, че се определят най-много три други държави съответно от UNIDROIT и от OTIF, като мандатът на тези представители изтича най-късно две години след датата на влизане в сила на Протокола от Люксембург.

Към днешна дата, в допълнение към четирите ратифициращи държави (Габон, Люксембург, Испания и Швеция) OTIF е посочила Алжир, Турция и Обединеното кралство за членове на надзорния орган, а UNIDROIT е посочила Франция и Южна Африка. Все още не е потвърдена третата държава, която трябва да бъде посочена от UNIDROIT.

2.3. Подготвителна комисия

С Резолюция № 1 от Заключителния акт на дипломатическата конференция за приемането на Протокола от Люксембург (февруари 2007 г.), отнасящ се до създаването на надзорния орган и международния регистър на железопътния подвижен състав, бе взето решение до влизането в сила на Протокола от Люксембург да се създаде подготвителна комисия, която в консултация с UNIDROIT и OTIF да действа с пълни правомощия като временен надзорен орган за създаването на международния регистър. Основната цел на подготвителната комисия е да изготви правилата и процедурите за международния регистър и да извърши подготовката за създаването на надзорния орган. От създаването си насам подготвителната комисия е заседавала единадесет пъти. На 12-ата си сесия, планирана за 7 март 2024 г., се очаква подготвителната комисия да разгледа и одобри окончателните проекти на актовете, които трябва да бъдат приети на първата сесия на надзорния орган, планирана за 8 март 2024 г. Поради това целта на настоящото предложение за решение на Съвета е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на ЕС на двете заседания по отношение на едни и същи решения относно приемането на предвидените актове на надзорния орган.

2.4. Предвидени актове на надзорния орган

На 8 март 2024 г. в рамките на първата си сесия и наред с други точки от дневния ред се очаква надзорният орган да приеме своя устав и процедурен правилник, както и споразумението между надзорния орган и OTIF относно функциите на секретариата. Тези документи, които ще бъдат обвързващи съгласно международното право, се отнасят до целия обхват на дейностите на надзорния орган, включително областите, в които Европейският съюз има изключителна компетентност, и ще засягат пряко участието на Съюза в този орган¹³. Поради това одобряването им е в състояние да окаже съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на Съюза.

Освен това се очаква надзорният орган да приеме и други актове, свързани със създаването и функционирането на международния регистър, които са в състояние да окажат съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС, а именно:

Правила и процедури на международния регистър на железопътния подвижен състав

¹³ Съюзът има право да участва в работата на надзорния орган съгласно прочита на член XII във връзка с член XXII от Протокола от Люксембург и Решение 2014/888/ЕС на Съвета. Вж. също раздел 3.2 по-долу.

Целта на предвидените актове е да се организира и регламентира работата на международния регистър. В тях се посочва по какъв начин международният регистър се установява като средството за управление на вписванията на железопътни подвижни състави съгласно Конвенцията и Протокола и се съдържат подходящи разпоредби за регламентиране на работата на този регистър, свързани най-вече с отправянето на искания и разпределянето на идентификатора на системата за уникална идентификация на железопътните превозни средства (URVIS), контрола на достъпа, изискванията за информация, извършването на търсене и други изисквания, свързани с регистратора, като жалби или отговорност и застраховка. Тези правила и процедури подлежат на издаване от надзорния орган съгласно член 17, параграф 2, букви г) и д) от Конвенцията от Кейптаун и в съответствие с членове XIV, XV, XVI и XVII от Протокола от Люксембург. Разглежданият предмет, а именно вписването на железопътен подвижен състав и обменът на данни между държавите — членки на ЕС, и международния регистър, се регламентира на равнището на Съюза посредством: 1) Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 (относно оперативната съвместимост на железопътната система), и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията¹⁴ и 2) Решение 2012/757/ЕС на Комисията относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО¹⁵. С Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията се определят общи спецификации за националните регистри на превозните средства на държавите членки, както и спецификации за европейския регистър на превозните средства (ЕРПС), управляван на централно равнище от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA). В това решение се предвижда също така създаването на европейски номер на превозно средство (ЕНПС), който е задължителен. Форматът на ЕНПС е определен в допълнение 6 към приложение II към Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията: „Настоящото допълнение описва европейския номер на превозно средство и съответната маркировка, разположени видимо върху превозното средство, с цел да го идентифицират еднозначно и постоянно за времето на неговата експлоатация“. В допълнение към това ЕНПС се посочва и в Решение 2012/757/ЕС на Комисията като едно от оперативните изисквания на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз (раздел 4.2.2.3 от приложение I към него: „Всяко возило трябва да има европейски номер на превозно средство, по който еднозначно да се отличава от всяко друго железопътно возило“). Поради това одобряването на правилата и процедурите на международния регистър, създаден съгласно Протокола от Люксембург, ще бъде обвързващо съгласно международното право и е в състояние да окаже съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на Съюза.

Примерни правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав

В тези правила се определят методите и отговорностите за поставяне на идентификатора на системата за уникална идентификация на железопътните превозни средства (URVIS) върху железопътния подвижен състав, както е предвидено в Протокола от Люксембург. Тези правила са доброволни, освен когато спазването им се

¹⁴ ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53—91.

¹⁵ ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1—76, последно изменено през юни 2020 г. (ОВ L 188, 15.6.2020 г., стр. 16—17).

изисква от специални законодателни разпоредби; във всеки случай съответната страна трябва да потвърди спазването на тези правила, ако желае да впише или да бъде бенефициер на подлежаща на вписване гаранция, вписана в международния регистър по Протокола от Люксембург. Страна, която желае да бъде обвързана от тези правила, е длъжна да направи декларация¹⁶ и да уведоми регистратора за това. По смисъла на примерните правила „страна“ означава всяко физическо лице, фирма, дружество, корпорация, правителство, държава или агенция на държава, или агенция на съвкупност от държави, или асоциация, доверителен фонд, съвместно предприятие, консорциум или съдружие, или предприятие, или друго образувание (независимо дали има, или няма отделна юридическа правосубектност). Разглежданият предмет, а именно поставянето на маркировка на железопътния подвижен състав, е регламентиран на равнището на Съюза с посоченото по-горе Решение 2012/757/ЕС на Комисията, по-специално в допълнение II към приложение I към него (европейски номер на превозно средство и съответна буквена маркировка върху корпуса; раздел 2 „Общи положения за маркировка от външната страна“). Поради това одобряването на тези примерни правила ще бъде обвързващо съгласно международното право и е в състояние да окаже съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на Съюза.

3. Позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза

3.1. Приемане на устава на надзорния орган

В проекта на устав на надзорния орган се определят аспекти като юридическата му правосубектност, задачите и административната му рамка, както се изисква съгласно Конвенцията от Кейптаун и Протокола от Люксембург. Приемането на устава е предварително условие за създаването и работата на надзорния орган. Поради това се предлага да се подкрепи приемането на устава, при условие че бъде извършено несъществено изменение на член 2 (Състав), за да се поясни препратката към съответните разпоредби на Протокола от Люксембург (член XII, параграф 1, букви а), б) и в).

3.2. Приемане на процедурния правилник на надзорния орган

В проекта на процедурния правилник на надзорния орган се определят аспекти като правилата за провеждане на заседания, правилата за представителство, предложения и решения, както и процедурите за гласуване. Приемането на процедурния правилник се изисква съгласно член XII, параграф 4 от Протокола от Люксембург.

Член XXII, параграф 1 от Протокола от Люксембург гласи: „Дадена регионална организация за икономическа интеграция, която е съставена от суверенни държави и е компетентна по някои въпроси, уредени от настоящия протокол, може също така да подпише, приеме, утвърди или да се присъедини към настоящия протокол. В такъв случай регионалната организация за икономическа интеграция има правата и задълженията на договаряща се държава, доколкото тази организация е компетентна по въпроси, уредени от настоящия протокол (...)“. Параграф 3 от същия член гласи: „Всяко позоваване в настоящия протокол на „договаряща се държава“ или „договарящи

¹⁶ „С настоящото поемаме задължението да спазваме примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав (издание на английски език) и техните периодични изменения, издадени под егидата на работна група „Железопътен транспорт“, считано от датата на настоящата декларация“.

се държави“, или „държава — страна по конвенцията“, или „държави — страни по конвенцията“ се прилага и за регионална организация за икономическа интеграция, когато контекстът налага това“.

ЕС се присъедини към Протокола от Люксембург. Съгласно член XXII, параграф 3 от Протокола от Люксембург следва, че в качеството си на регионална организация за икономическа интеграция (РОИИ) ЕС следва да се счита за държава — страна по конвенцията, съгласно член XII, параграф 1 от Протокола от Люксембург и следователно трябва да се счита за пълноправен член на надзорния орган със същия статут, права и задължения като всяка друга държава — страна по Протокола от Люксембург.

Като се има предвид това, настоящите разпоредби на проекта за процедурния правилник изглежда не са в пълно съответствие с горепосочените разпоредби на Протокола от Люксембург:

в член 1 (Определения) от проекта на процедурния правилник се предвижда, че „членове“ означава „представители на държавите — страни по конвенцията, и на определените държави, които заедно съставляват членовете на надзорния орган“; в него също така се предвижда отделно определение на „регионална организация“, съгласно което това е „регионална организация за икономическа интеграция съгласно определението в член XXII от Протокола и която е ратифицирала или се е присъединила както към Конвенцията, така и към Протокола по отношение на своите компетенции“. Като се има предвид настоящата формулировка на членове 4 и 16, това разграничение би могло да наведе на мисълта, че ЕС (в качеството си РОИИ) няма да бъде пълноправен член на надзорния орган, в противоречие с разпоредбите на Протокола от Люксембург (член XII и член XXII);

в член 4 (Представителство на членовете), параграф 1 от проекта на процедурния правилник се посочва, че всяка държава — страна по конвенцията, и всяка определена държава има свой представител и гласува на заседанията на надзорния орган; параграф 2 гласи: „Даден член може да се уговори да бъде представляван на заседание на надзорния орган от друг член. При все това членовете не могат да представляват повече от един друг член на заседание на надзорния орган“; в параграф 3 се предвижда, че РОИИ има право (единствено) да бъде представлявана; това също би могло да наведе на мисълта, че ЕС няма да се счита за член сам по себе си, тъй като правото му на глас не е изрично предвидено, както е за останалите държави — страни по конвенцията.

В член 16 (Процедури за гласуване) от проекта на процедурния правилник се посочват само „членове“, което съгласно член 1 не включва изрично ЕС в качеството му на РОИИ. Освен това този член не съдържа никакви правила относно упражняването на правата на глас от страна на РОИИ.

Освен поясненията, които трябва да бъдат въведени в проекта на процедурния правилник, за да се гарантира представителството на ЕС като пълноправен член на надзорния орган, въпросът за упражняването на правата на глас на ЕС следва да бъде разгледан в светлината на правилата, приложими в рамките на OTIF, която е съвносител с UNDROIT на Протокола от Люксембург и която изпълнява функцията на секретариат на надзорния орган.

Член 38 от Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) гласи:

„§ 2. Регионалната организация може да упражнява правата, с които се ползват нейните членове по силата на Конвенцията, доколкото те се простират върху областите от нейна компетенция. Същото важи за задълженията, които тежат на държавите членки по силата на Конвенцията (...)“; както и

„§ 3. С оглед упражняване на правото на глас (...) регионалната организация разполага с брой гласове, равен на броя на нейните членове, които са също държави — членки на Организацията. Последните могат да упражняват правата си, конкретно правото на глас, само до степенята, допускана от § 2“.

При прилагане на горепосочените разпоредби на COTIF член 6 от Споразумението между Европейския съюз и OTIF за присъединяване на Европейския съюз към COTIF от 9 май 1980 г.¹⁷ гласи:

„1. За решения по въпроси, по които Съюзът има изключителна компетентност, Съюзът упражнява правата на глас на своите държави членки съгласно Конвенцията.

2. За решения по въпроси, по които Съюзът има споделена компетентност със своите държави членки, гласуването се извършва или от Съюза, или от неговите държави членки.

3. Съгласно член 26, параграф 7 от Конвенцията, Съюзът разполага с брой гласове, равен на броя гласове на неговите държави членки, които са също така страни по Конвенцията. Когато Съюзът гласува, неговите държави членки не гласуват“.

В приложението към Решение 2014/888/ЕС на Съвета от 4 декември 2014 г. относно утвърждаването от името на ЕС на Протокола от Люксембург се съдържа декларация относно компетентността на ЕС по въпроси, уредени от Протокола от Люксембург, по отношение на които държавите членки са *прехвърлили* своята компетентност на Съюза. В съображения 2, 3 и 7 от посоченото решение на Съвета се пояснява, че Съюзът има изключителна компетентност в тези области.

Поради това за решенията на надзорния орган, които попадат в обхвата на изключителната компетентност на Съюза, е уместно и целесъобразно упражняването на правата на глас да следва същата процедура като приложимата в COTIF по отношение на РОИИ, т.е. ЕС да упражнява правата на глас на своите държави членки по въпроси от компетентността на Съюза (заместване), като дава толкова гласове, колкото са държавите членки, които имат право да гласуват, при необходимост в съответствие с предварително установена позиция на Съюза.

Друг пример за такъв подход може да бъде намерен в член 3, параграф 8 от устава на Хагската конференция по международно частно право¹⁸.

¹⁷ ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 8.

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

Поради това се предлага проектът на процедурния правилник на надзорния орган да бъде одобрен, при условие че бъдат извършени изменения, отразяващи статута на Европейския съюз като пълноправен член на надзорния орган в съответствие с приложимите разпоредби на Протокола от Люксембург, за да се гарантира, че правото му да бъде представляван и правото му на глас са ефективно гарантирани.

3.3. Споразумение между надзорния орган на Протокола от Люксембург и Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) относно функциите на секретариата

В съответствие с член XII, параграф 6 от Протокола от Люксембург OTIF трябва да поеме ролята на секретариат на надзорния орган след влизането в сила на Протокола и да бъде домакин на заседанията на надзорния орган в Берн, Швейцария.

В предвиденото споразумение между надзорния орган и OTIF се определят подробните условия за изпълнение на задачите на секретариата на надзорния орган. Това включва, наред с другото, извършването на всякаква обичайна работа, свързана с такива заседания, включително изготвянето на известия за заседанията, дневния ред, подготовката и разпространението на документи за заседанията и произтичащите от тях документи, както и функционирането като звено за контакт за надзорния орган по отношение на трети страни. Съгласно споразумението OTIF следва да има право да бъде представлявана на заседанията на надзорния орган без право на глас и да получава финансова компенсация за изпълнението на задачите на секретариата на надзорния орган.

Приемането на това споразумение е необходимо, за да се гарантира доброто организиране и администриране на работата на надзорния орган. Поради това се предлага да се подкрепи приемането му от надзорния орган.

3.4. Приемане на правилата и процедурите на международния регистър на железопътния подвижен състав

Правилата и процедурите на международния регистър на железопътния подвижен състав подлежат на издаване от надзорния орган съгласно член 17, параграф 2, букви г) и д) от Конвенцията от Кейптаун и в съответствие с членове XIV, XV, XVI и XVII от Протокола от Люксембург. Те осигуряват правната рамка за управлението на международния регистър.

Що се отнася до връзката между идентификатора в URVIS и европейския номер на превозното средство, регламентиран на равнището на ЕС с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията, в точка 5.3.1 от тези правила се предвижда възможността за използване на *национален или регионален идентификационен номер* с характеристики, подобни на идентификатора в URVIS и правилата за неговата маркировка, които съответстват най-малко на минималните стандарти, определени в примерните правила. Въпреки че системите за вписване съгласно правото на ЕС и съгласно Протокола от Люксембург се отнасят до един и същ актуален въпрос за идентификацията и вписването на железопътния подвижен състав, те имат различни цели и задачи, а именно оперативни (технически) за първата и финансови за втората. В резултат на това двете системи могат да съществуват съвместно и, в зависимост от развитието на този международен регистър и неговото използване, както и от развитието на европейския регистър на превозните средства, регламентиран понастоящем с Решение за изпълнение

(ЕС) 2018/1614 на Комисията, Европейският съюз следва да може да се стреми към трайно взаимно допълване между двата регистъра и двете системи за идентификация.

Тъй като приемането на правилата и процедурите на международния регистър на железопътния подвижен състав е необходимо, за да се гарантира работата на международния регистър, и тъй като тези разпоредби са съвместими със съответната правна уредба на ЕС, се предлага да се подкрепи приемането им от надзорния орган.

3.5. Приемане на примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав

Както е посочено в точка 4.5 от примерните правила, идентификаторът в URVIS и поставянето на неговата маркировка върху железопътния подвижен състав са в допълнение към и не засягат съществуващите системи за номериране, прилагани в съответствие с приложимото законодателство относно допускането или експлоатацията на железопътния подвижен състав, и не заменят съществуващите системи за вписване или информация, използвани в държави или групи от държави за експлоатацията на железопътния подвижен състав, например като ЕРПС и ЕНПС за Европейския съюз, регламентирани с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията.

За ЕС примерните правила ще водят до едновременното съществуване както на идентификатори, така и на маркировки, поставени върху подвижния състав. Следва да се отбележи, че това не са единствените маркировки върху превозното средство, а са налице и други експлоатационни маркировки, например от производителя.

За да се постигне целта на Протокола от Люксембург, трябва да се прилага ясна система за идентификация и поставяне на маркировки, основана на международни стандарти. В тези примерни правила се предвижда разумен подход, който не противоречи на съответната правна уредба на Европейския съюз. Поради това се предлага да се подкрепи приемането им от надзорния орган.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на *„позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението“*.

Понятието *„актове с правно действие“* включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва и инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са

„годни да оказат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“¹⁹.

4.1.2. Приложение в конкретния случай

Надзорният орган е орган, създаден по силата на споразумение, а именно Протокола към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав (Протокола от Люксембург), в съответствие с член XII от него.

Актовете, които трябва да бъдат приети от надзорния орган, представляват актове с правно действие. Както е посочено в предходния раздел, предвидените актове ще бъдат обвързващи съгласно нормите на международното право, които уреждат съответния орган, и са в състояние да оказат въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС, а именно: Директива (ЕС) 2016/797, Решение 2012/757/ЕС на Комисията и Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията; както и самото участие на Съюза във връзка с функционирането на Протокола от Люксембург, което се утвърждава с Решение 2014/888/ЕС на Съвета.

Предвидените актове не допълват, нито изменят институционалната рамка на споразумението.

Поради това процесуалноправното основание за предложеното решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

4.2. Материалноправно основание

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискваното от основната или преобладаващата цел или част.

Основната цел и съдържание на предвидения акт са свързани с железопътния транспорт. Поради това материалноправното основание за предложеното решение е член 91 от ДФЕС.

4.3. Заключение

Правното основание за предложеното решение следва да бъде член 91 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

¹⁹ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 12-ата сесия на подготвителната комисия за създаването на международния регистър на железопътния подвижен състав и на първата сесия на надзорния орган, създаден съгласно член XII от Протокола от Люксембург към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав

(текст от значение за ЕИП)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Съюзът, съгласно своята компетентност, одобри Протокола към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав („Конвенцията от Кейптаун“), приет в Люксембург на 23 февруари 2007 г. („Протокола от Люксембург“), съгласно Решение 2014/888/ЕС на Съвета от 4 декември 2014 г.²⁰ и придоби статут на регионална организация за икономическа интеграция съгласно посочения протокол.
- (2) На първата сесия на надзорния орган на Протокола от Люксембург на 8 март 2024 г., наред с други точки от дневния ред, се очаква той да приеме своя устав и процедурен правилник, споразумението между надзорния орган и Междуправителствената организация за международни железопътни превози (ОТИФ) относно функциите на секретариата на надзорния орган, както и други актове, свързани със създаването и работата на международния регистър на железопътния подвижен състав (член 17, параграф 2, буква г) от Конвенцията от

²⁰ Решение 2014/888/ЕС на Съвета от 4 декември 2014 г. относно утвърждаването от името на Европейския съюз на Протокола към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав, приет в Люксембург на 23 февруари 2007 г. (ОВ L 353, 10.12.2014 г., стр. 9).

Кейптаун), по-специално правилата за международния регистър на железопътния подвижен състав и примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав, разработени в рамките на Комитета по вътрешен транспорт на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации.

- (3) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на първата сесия на надзорния орган, тъй като Съюзът е договаряща се страна по Протокола от Люксембург, а решенията, които трябва да бъдат взети от надзорния орган, могат да доведат до приемането на актове, които са обвързващи съгласно международното право и са в състояние да окажат съществено въздействие върху участието на Съюза в този орган и върху съдържанието на законодателството на ЕС, а именно: Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст)²¹, Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз²², Решение 2012/757/ЕС на Комисията от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО²³ и Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 г. за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията²⁴.
- (4) Очаква се надзорният орган да приеме проекта на устава си, в който се определят аспекти като юридическата му правосубектност, задачите и административната му рамка, както се изисква от Конвенцията от Кейптаун и Протокола от Люксембург. Приемането на устава е предварително условие за създаването и работата на надзорния орган и поради това следва да бъде подкрепено. Следва да се предложи незначително изменение на разпоредбата, с която се определя съставът на надзорния орган, за да се поясни препратката към съответните разпоредби на Протокола от Люксембург (член XII, параграф 1).
- (5) Очаква се също надзорният орган да приеме проекта на своя процедурен правилник, в който се определят аспекти като правилата за провеждане на заседания, правилата за представителство, предложения и решения, както и процедурите за гласуване. Настоящият проект на процедурния правилник обаче не е в съответствие с разпоредбите на Протокола от Люксембург, с които статутът на регионалните организации за икономическа интеграция се признава за равностоен на статута на държава — страна по конвенцията, докато с процедурния правилник се въвеждат необосновани разграничения между, от една страна, самите държави — страни по конвенцията, които имат право да бъдат представлявани и да гласуват по решенията, подлежащи на вземане от надзорния орган, и от друга страна, регионалните организации за икономическа интеграция, които не са изрично посочени като членове на надзорния орган.

²¹ ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

²² ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1.

²³ ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1.

²⁴ ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53.

Поради това е необходимо да се предложат изменения на процедурния правилник, за да се гарантира, че членството на Европейския съюз и правото му на глас в надзорния орган действително са предвидени в съответствие с разпоредбите на Протокола от Люксембург, включително правилата за гласуване по въпроси, попадащи в обхвата на изключителната компетентност на Съюза. Останалите разпоредби на проекта на процедурния правилник обаче следва да бъдат подкрепени.

- (6) В съответствие с член XII, параграф 6 от Протокола от Люксембург OTIF трябва да поеме ролята на секретариат на надзорния орган след влизането в сила на Протокола. В предвиденото споразумение между надзорния орган и OTIF се определят подробните условия за изпълнение на задачите на секретариата на надзорния орган. Приемането на това споразумение е необходимо, за да се гарантира доброто администриране по отношение на работата на надзорния орган и поради това следва да бъде подкрепено.
- (7) Съгласно член 17 от Конвенцията от Кейптаун и член XII от Протокола от Люксембург надзорният орган предвижда създаването на международния регистър на железопътния подвижен състав. Той също така гарантира, че съществува ефикасна система за електронно вписване чрез уведомяване за изпълнение на целите на Протокола от Люксембург посредством създаването, прегледа и при необходимост измененията на правилата и процедурите за международния регистър. Тези правила и процедури подлежат на издаване от надзорния орган съгласно член 17, параграф 2, букви г) и д) от Конвенцията от Кейптаун и в съответствие с членове XIV, XV, XVI и XVII от Протокола от Люксембург. Те са необходими, за да се осигури правната уредба за работата на международния регистър, по-специално по отношение на отправянето на искания и разпределянето на идентификатора на системата за уникална идентификация на железопътните превозни средства (URVIS). В рамките на ЕС вписването и идентификацията на железопътния подвижен състав се регламентират също така с Директива (ЕС) 2016/797 и Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията, в които, наред с другото, са предвидени спецификации за европейски номер на превозното средство (ЕНПС) и за европейски регистър на превозните средства (ЕРПС). Въпреки че системите съгласно правото на ЕС и съгласно Протокола от Люксембург се отнасят до един и същ актуален въпрос за идентификацията и вписването на железопътния подвижен състав, те имат различни цели и задачи, а именно оперативни (технически) за първата и финансови за втората. В резултат на това понастоящем правните разпоредби не са в противоречие помежду си и двете системи могат да съществуват съвместно. Поради това Съюзът следва да може да се стреми към трайно взаимно допълване между тези регистри и системи за идентификация. Тъй като приемането на тези правила е необходимо, за да се гарантира работата на международния регистър, и тъй като тези правила са съвместими и съгласувани с правната уредба на ЕС, тяхното приемане от надзорния орган следва да бъде подкрепено.
- (8) За да се постигне целта на Протокола от Люксембург, трябва да се прилага ясна система за идентификация и поставяне на маркировки на железопътния подвижен състав, основана на международни стандарти. Предвидените примерни правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав осигуряват рамка за разпределяне на идентификатора в URVIS и

поставяне на съответната маркировка върху железопътния подвижен състав. Съгласно тези примерни правила маркировката на идентификатора в URVIS е в допълнение към всяка друга съществуваща система за поставяне на маркировка, като например системата на ЕС, определена в Решение 2012/757/ЕС на Комисията. Тези примерни правила не противоречат на съответната действаща правна уредба на Европейския съюз. Поради това се предлага да се подкрепи приемането им от надзорния орган,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на дванадесетата сесия на подготвителната комисия и на първата сесия на надзорния орган на Протокола към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав, приет в Люксембург на 23 февруари 2007 г., е изложена в приложението.

Представителите на Съюза в комисията могат без допълнително решение на Съвета да приемат малки промени в позициите, изразени в приложението към настоящото решение.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Комисията.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*