

Брюксел, 9 март 2026 г.
(OR. en)

7139/26

**Междуинституционално досие:
2026/0071 (NLE)**

TRANS 133

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 9 март 2026 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

Относно: Предложение за
РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА
относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на третата 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(2026) 122 final.

Приложение: COM(2026) 122 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 9.3.2026 г.
COM(2026) 122 final

2026/0071 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на третата 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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за определяне на позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на третата 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:

- 1) предложение за вземане под внимание на нова версия на примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав (наричани по-нататък и „примерните правила“); и
- 2) преразглеждане на устава и процедурния правилник на надзорния орган.

Третата сесия на надзорния орган по Протокола от Люксембург е насрочена да се проведе на 14 април 2026 г. в Берн, Швейцария.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Протоколът от Люксембург към Конвенцията от Кейптаун

2.1.1. 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). Той влезе в сила на 8 март 2024 г.

С Протокола от Люксембург се установява световна правна уредба за признаването, приоритетите и изпълнението на правата на кредиторите и лизингодателите, които ще бъдат вписвани 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 уникалната идентификация на елементите на железопътния подвижен състав.

С Протокола също така се създава обща система за принудително отнемане¹ на актива при неизпълнение на задълженията или неплатежоспособност на длъжника, при условие че се спазват гаранциите за обществен интерес. Това е от полза при подвижно 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 железопътно оборудване, Протоколът от Люксембург би следвало да привлече

¹ Съгласно глава III от Конвенцията от Кейптаун и глава II от Протокола от Люксембург.

повече частни заемодатели, което ще доведе до по-евтино финансиране и ще създаде възможности за избор за операторите по отношение на разходите и на видовете финансиране.

Протоколът от Люксембург следва също така да насърчи капиталовите инвестиции, което от своя страна ще стимулира производството и ще улесни лизинга на нов, модерен подвижен състав. В заключенията си от 3 юни 2021 г.² 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, като например Протокола от Люксембург за железопътния подвижен състав към Конвенцията от Кейптаун [за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване]“.

2.1.2. Присъединяване на Европейския съюз

Съгласно своята компетентност Европейският съюз одобри Протокола от Люксембург по силата на 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.³, със статут на регионална организация за икономическа интеграция (съгласно член XXII от Протокола от Люксембург).

Приложението към Решение 2014/888/ЕС 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 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 на железопътния подвижен състав и регистриране на превозните средства в рамките на ЕС, по отношение на които се прилага следното законодателство на Съюза:

- 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 (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз⁵,

² Съвет по транспорт, телекомуникации и енергетика (транспорт), 3 юни 2021 г.: „Поставяне на железопътния транспорт начело на интелигентната и устойчива мобилност“ (ST 8790/21).

³ ОВ L 353, 10.12.2014 г., стр. 9., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2014/888/oj>.

⁴ 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) (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз⁶,
- 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 Съвета⁷.

Към днешна дата, освен Европейския съюз, Люксембург, Швеция и Испания са единствените държави — членки на ЕС, които понастоящем са също и страни по Протокола от Люксембург.

2.2. Надзорен орган

Надзорният орган е създаден по силата на 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 устава⁸ и се състоят основно от административни и оперативни задачи.

На своето 7-о (Берн, 23—24 ноември 2005 г.) и 12-о (Берн, 29—30 септември 2015 г.) общо събрание⁹ OTIF взе решение да поеме функцията на секретариат на надзорния орган в съответствие с член XII, параграф 6 от Протокола от Люксембург.

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 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.

⁵ Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

⁶ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁷ 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 Комисията (ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53), ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

⁸ Устав на надзорния орган (Протокол от Люксембург), приет от надзорния орган на неговата 1-ва сесия на 8 март 2024 г.

⁹ Assemblée générale AG 12/21 30.09.2015 FINAL DOCUMENT — точка 7.5 (https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_Generalversammlung/AG_12_21_document_final_e_add_1-4_.pdf).

2.2.1. *Встъпителна сесия на комисията от експерти*

На първата си сесия надзорният орган създаде комисия от експерти, която да го подпомага при изпълнение на функциите му съгласно член XII, параграф 5, буква б) от Протокола от Люксембург и член 6 от устава на надзорния орган. Тя се състои от лица, за които надзорният орган счита, че притежават необходимата квалификация, експертни знания и опит, за да заемат такава длъжност. Те се подбират измежду лицата, определени от държавите — страни по конвенцията, подписалите държави, както и измежду лицата, определени от председателя.

Встъпителната сесия на комисията от експерти се проведе през ноември 2025 г. По време на тази сесия бяха избрани председателят и двамата заместник-председатели. Комисията от експерти обсъди също така своята оперативна рамка, включително мандата и организацията на работа, разгледа Правилника и процедурите за международния регистър на гаранциите по отношение на железопътния подвижен състав и обмисли възможностите за повишаване на информираността относно Протокола от Люксембург.

По време на встъпителната си сесия комисията от експерти също така отбеляза, че редакция 3 на примерните правила е приета доброволно, и се съгласи тя да бъде представена на надзорния орган за одобрение, като прецени, че не са необходими формални действия от страна на надзорния орган по отношение на посочената редакция.

2.3. **Предвидени актове на надзорния орган**

По време на третата си сесия и наред с други точки от дневния ред се очаква надзорният орган да *вземе под внимание* нова версия на примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав (редакция 3) и да преразгледа собствения си устав и процедурен правилник в съответствие с член 12 от първия документ и член 18 от втория документ.

2.3.1. *Примерни правила*

С примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав 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. Позицията на Съюза по отношение на тяхното одобряване в първоначалната им версия е определена в Решение (ЕС) 2024/851 на Съвета¹⁰, а по отношение на тяхното одобряване във втората им версия — в Решение (ЕС) 2025/853 на Съвета¹¹.

¹⁰ Решение (ЕС) 2024/851 на Съвета от 4 март 2024 г. 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 Протокола от Люксембург към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав (ОВ L, 2024/851, 11.3.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/851/oj>).

¹¹ Решение (ЕС) 2025/853 на Съвета от 14 април 2025 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на втората сесия на надзорния орган, създаден съгласно Протокола от Люксембург към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав (ОВ L, 2025/853, 5.5.2025 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/853/oj>).

Тези правила са доброволни, освен когато спазването им се изисква от специални законодателни разпоредби; във всеки случай съответната страна трябва да потвърди спазването на тези правила, ако иска да впише или да бъде бенефициер на подлежаща на вписване гаранция, въведена в международния регистър по Протокола от Люксембург. Съгласно точка 4.2 от примерните правила страна, която иска да бъде обвързана от посочените правила, е длъжна да направи декларация¹² и да уведоми регистратора за това.

Примерните правила се издават под егидата на работна група SC.2 „Железопътен транспорт“ към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН). На третата си сесия (септември 2025 г.) Ревизионната комисия за примерните правила обсъди и постигна съгласие за добавянето на ново допълнение 3 във връзка с *прилагането на цифрови решения при предоставянето на информация на кредитор относно железопътен подвижен състав чрез позоваване на идентификатора в URVIS*. На по-късен етап, по време на своята седемдесет и девета сесия (12—14 ноември 2025 г.), работната група SC.2 „Железопътен транспорт“ прие посочените по-горе изменения и се съгласи те да влязат в сила към момента на публикуването на доклада от седемдесет и деветата ѝ сесия, като същевременно възложи на секретариата да изготви *неофициална на този етап* консолидирана редакция 3 на примерните правила.

Предложението на секретариата е надзорният орган да вземе под внимание тези изменения и да възложи на регистратора да публикува редакция 3 на примерните правила на уебсайта си, като там трябва да бъдат поместени както редакция 2, така и редакция 3.

Разглежданият предмет, а именно поставянето на маркировка на железопътния подвижен състав, е регламентиран на равнището на Съюза с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията, по-специално в допълнение 3 *Европейски номер на возилото и съответна буквена маркировка върху корпуса*. Одобряването на тези примерни правила може да окаже съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на ЕС. Поради това и както е посочено в Решение (ЕС) 2024/851 на Съвета и Решение (ЕС) 2025/853 на Съвета, Европейският съюз разполага с изключителна компетентност по отношение на примерните правила съгласно член 3, параграф 2 от ДФЕС.

2.3.2. *Преразглеждане на устава на надзорния орган*

По време на първата си сесия комисията от експерти постигна съгласие относно своя мандат и възложи на секретариата да представи настоящото предложение на надзорния орган за одобрение. Освен това комисията препоръча надзорният орган да ѝ възложи правомощието да създаде собствен процедурен правилник, при условие че надзорният орган одобри определени основни елементи като кворум, членство, процедури за гласуване и известие за свикване.

С оглед улесняване на изпълнението на тези препоръки секретариатът предложи изменения на устава на надзорния орган. С тези изменения се

¹² „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“.

въвежда всеобхватен мандат за комисията от експерти съгласно член 6, което налага също така определянето и включването на понятието *Процедури за регистъра* в член 1 с цел повече яснота, както и замяната на понятието *Правилник с Правилник за регистъра* в целия текст на устава.

В член 6 от предложението се определя мандатът на комисията от експерти, която *подпомага [надзорния орган] при изпълнение на неговите функции, като предоставя становища и препоръки, включително по собствена инициатива*. Това обхваща становища и препоръки по въпроси като жалби относно функционирането на регистъра, споразумения между договарящите държави, преразглеждане на примерните правила, относно „всякакви други въпроси, по които надзорният орган изисква становище“ или относно „всякакви други въпроси, отнесени до комисията от председателя или [от най-малко една четвърт от членовете, действащи съвместно]“.

По отношение на състава и дейността на комисията в предложението се предвижда да бъде определен минимален брой членове — не по-малко от трима или петима — с цел да се предотврати възможността тя да се състои само от едно лице. Освен това на комисията се възлага да изготви собствен процедурен правилник при спазване на основните правни изисквания относно кворума, гласуването, известията за свикване на заседания и докладването. Добавени са също разпоредби, с които да се гарантира участието на представител на секретариата в заседанията и да се предостави статут на наблюдател на регистратора и на депозитаря, като така се насърчава приобщаващото и всеобхватно управление в рамките на дейността на комисията.

Предложението включва и някои други незначителни изменения, включително промени в терминологията с цел осигуряване на съгласуваност в текста, както и преформулиране на определени разпоредби за по-голяма яснота.

2.3.3. *Преразглеждане на процедурния правилник на надзорния орган*

Подобно на устава, процедурният правилник на надзорния орган се отнася до целия обхват на дейностите на надзорния орган, така че включва въпросите, за които Съюзът има изключителна компетентност съгласно декларацията, направена в приложението към Решение 2014/888/ЕС на Съвета, и измененията в тях ще засегнат пряко участието на Съюза в този орган.

Със съгласието на председателя секретариатът предложи определени изменения на процедурния правилник, с които да се осигури съответствие със съществуващите договорни задължения и приложимите процедури, както и за да се подобрят тези правила въз основа на опита, натрупан от надзорния орган. С предложението се въвежда писмена процедура, чрез която се оптимизира процесът по изготвяне и одобряване на протоколите и решенията и се повишава общата ефективност и яснотата на методите на работа на надзорния орган.

Сред основните промени са премахването в предложения процедурен правилник на определението за *квалифицирано мнозинство*, което представлява мнозинство от две трети от гласовете на присъстващите и гласуващите членове и с което се намалява броят на решенията, за които се изисква такъв начин на гласуване, като се определя обикновено мнозинство като стандартна процедура. Посочва се, че изискването за квалифицирано

мнозинство за всяко решение изглежда непропорционално и че рамката за вземане на решения следва да бъде опростена.

Член 3 (с предишно заглавие *Заседания*, а в настоящото предложение — *Сесии и свикване*) е изцяло преработен, за да стане по-ясен.

По отношение на извънредните сесии в преработения текст се уточнява, че по принцип те ще се свикват при същите срокове на предизвестие, както редовните сесии. Когато обаче дадена сесия има спешен характер, е възможно да се прилагат по-кратки срокове. Решението дали даден въпрос има спешен характер се оставя на преценката на председателя.

Особено важен за Съюза е член 4 *Представителство на членовете*, при който параграфът относно правото на глас на регионална организация (т.е. ЕС) е преместен в член 14 и преработен.

Що се отнася до член 5 (*Наблюдатели*), секретариатът предлага да се създаде привилегирована категория наблюдатели, включваща субекти със специфична роля съгласно Протокола от Люксембург, като например регистратора, депозитаря и комисията от експерти. Те биха имали статут на *постоянни наблюдатели* с право да присъстват на всички заседания на надзорния орган и винаги под контрола на председателя.

По отношение на *длъжностните лица* на надзорния орган (председател и двама заместник-председатели) (член 9) в предложението се изяснява продължителността на техния мандат и се премахва изискването *кандидатите за тези длъжности да бъдат подкрепяни от друг член*, за да се опрости процедурата по предлагане на кандидати.

В член 14 от предложението се урежда *правото на глас*. Всеки член има право на един глас. По отношение на регионалните организации, като например Съюза, в предложението се посочва, че „*По въпросите, които са в сферата на нейната компетентност, регионалната организация има брой гласове, равен на броя на нейните държави членки, които са също са членове. Когато регионална организация гласува, нейните държави членки не гласуват и обратно*“.

Промените, предложени по отношение на *кворума* (член 15), са свързани с премахването на определението за *квалифицирано мнозинство*. Съгласно предложението кворумът вече се счита за налице при обикновено мнозинство от членовете вместо при квалифицирано мнозинство. По-нататък в предложението изрично се посочва по отношение на регионалните организации, че „*за целите на определянето на кворума по въпроси, които са от компетентността на регионална организация, тази организация се счита, че е гласувала според броя на гласовете, които има право да упражни съгласно член 14, параграф 2*“.

В член 16 *Гласуване и мълчаливо одобрение* се доразвива промяната от квалифицирано мнозинство на присъстващите и гласуващите членове към обикновено мнозинство на присъстващите и гласуващите членове¹³. В допълнение, като това е от особено значение, с този член се въвежда подробна

¹³ Както е посочено в член 21, когато се приема нов устав или процедурен правилник, е налице изключение от това правило.

процедура за гласуване чрез *писмена процедура* и чрез *мълчаливо одобрение*. Посочва се, че с тези механизми се повишават гъвкавостта и ефективността на работата на надзорния орган. Процедурата на мълчаливо одобрение е свързана с одобряването на проектобюджета на регистратора и с одобряването на фактурата, представена от секретариата за функциите на секретариат. И при двете процедури срокът за предоставяне на отговор е *най-малко две седмици*. По отношение на писмената процедура, ако не бъде постигнат кворум при броя на получените отговори, предложението се счита за отхвърлено. Що се отнася до мълчаливото одобрение, както подсказва самото наименование, ако до изтичането на срока няма достатъчно възражения, предложението се счита за прието.

Последната съществена промяна, включена в предложението, се отнася до изменението на устава и процедурния правилник на надзорния орган (член 21 *Изменение на устава и правилника*). При изменението на тези основни правни инструменти се предлага да се запази изискването за квалифицирано мнозинство (*две трети*).

Както е посочено в Решение (ЕС) 2024/851 на Съвета и Решение (ЕС) 2025/853 на Съвета, Европейският съюз разполага с изключителна компетентност по отношение на устава и процедурния правилник на надзорния орган съгласно член 3, параграф 2 от ДФЕС.

3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА

3.1. Относно последната версия на примерните правила

Както е отбелязвано и преди, Протокола от Люксембург трябва да се опира на ясна система за идентификация и поставяне на маркировки на железопътния подвижен състав, основана на международни стандарти. Това е посочено в член XIV от Протокола от Люксембург — *Индивидуализиране на железопътния подвижен състав за целите на регистрацията*, който от своя страна препраща към член 18, параграф 1, буква а) от Конвенцията от Кейптаун. Примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав осигуряват рамка за определяне на идентификатора в URVIS и поставяне на съответната маркировка върху железопътния подвижен състав. Идентификаторът в URVIS и поставянето на неговата маркировка върху железопътния подвижен състав допълват и не засягат съществуващите системи за номериране, използвани 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 европейския регистър на превозните средства (ЕРПС) и европейския номер на превозното средство (ЕНПС) за Европейския съюз, регламентирани с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията.

С измененията, въведени с *редакция 3* на примерните правила, се въвежда понятието *цифрово решение* като незадължителна система, която позволява на кредиторите и длъжниците да включват информацията за подвижния състав в цифрово решение, като по този начин се осигурява достъп до тази информация. Целта на измененията е да се оптимизира проследяването на железопътните активи с помощта на цифрови средства. Тези изменения не оказват въздействие върху действащата правна рамка в Европейския съюз: с тях се създава

доброволна рамка, която може да обвързва частноправни субекти в рамките на споразуменията, които те сключват съгласно Протокола от Люксембург, ако страните решат да я приложат.

Предложеното от секретариата решение по този въпрос (*да се вземе под внимание и да се публикува*¹⁴) обаче не се подкрепя от приложимата правна рамка, тъй като в член 5, параграф 8 от устава на надзорния орган се изисква той да „одобри примерните правила и техните изменения“. Като се има предвид, че наличната редакция 3 на примерните правила все още е *неофициална*, Европейският съюз следва да се противопостави на предложението за *публикуване* на примерните правила и вместо това да подкрепи единствено *вземането под внимание на новата редакция 3*, както и да предложи всякакви последващи действия да бъдат отложени до момента, в който редакция 3 влезе в сила. Ако обаче редакция 3 на примерните правила влезе в сила преди датата на провеждането на третата сесия на надзорния орган и съответства на неофициалната версия, публикувана на адрес https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-SC.2-337-Rev.3EFR_Unofficial.pdf, Европейският съюз следва да предложи надзорният орган да приеме тези примерни правила в съответствие с член 5, параграф 8 от своя устав.

3.2. Преразглеждане на устава и на процедурния правилник на надзорния орган

Предвидените изменения на устава се ограничават в по-голямата си част до изясняване на дейността на комисията от експерти като консултативен орган към надзорния орган. Такива изменения са в интерес на Европейския съюз, тъй като чрез тях се изяснява ролята на консултативния орган и се улеснява работата на надзорния орган. Поради това тези изменения следва да бъдат подкрепени.

Що се отнася до процедурния правилник на надзорния орган, предложените промени са многобройни и имат различно въздействие. Съществените изменения включват премахването на гласуването с квалифицирано мнозинство в надзорния орган като стандартна процедура за вземане на решения, включително произтичащите от това последици по отношение на кворума, премахването на изискването кандидатурата за длъжностно лице в надзорния орган да бъде подкрепена от поне още един член, както и систематичното преместване и изясняване на разпоредбите относно правата на глас на Съюза. Изглежда, че с по-голямата част от предвидените изменения се въвеждат съществени уточнения и се подобряват процедурите на работа на надзорния орган, поради което може да бъдат подкрепени.

¹⁴

Надзорният орган: 1) взема под внимание измененията в примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав, съдържащи се в редакция 3, и това, че тези изменения не оказват никакво въздействие върху функционирането на международния регистър на гаранциите по отношение на железопътния подвижен състав; 2) възлага на регистратора да публикува на своя уебсайт препратки към втората и третата версия на примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав заедно с пояснение, в което се посочва, че втората версия е одобрена от надзорния орган на неговата втора сесия, а третата версия е взета под внимание на неговата трета сесия, като се отбелязва, че измененията, приети в третата версия, не оказват въздействие върху функционирането на международния регистър на гаранциите по отношение на железопътния подвижен състав.

По отношение обаче на гласуването чрез писмена процедура и на мълчаливото одобрение предвидените срокове за предоставяне на отговор („най-малко две седмици“) са недостатъчни, за да може Съюзът да приложи необходимите вътрешни процедури за приемане на решение.

Доколкото процедурата на мълчаливо одобрение е ограничена до одобряването на проектобюджета на регистратора и на фактурата, свързана с възнаграждението за функциите на секретариат, следва да се отбележи, че Съюзът не участва в бюджетните въпроси на надзорния орган; това се счита следователно за въпрос, по който решение трябва да вземат държавите членки. От друга страна, ако в предложението за приемане на решения чрез мълчаливо одобрение се запази формулировката „когато надзорният орган е взел такова решение“, Съюзът би могъл да се окаже изправен пред решения, попадащи в неговата компетентност, които не би имал възможност да отхвърли; освен това приемането на решения чрез мълчаливо одобрение следва да бъде ограничено до изключителни случаи.

Поради тези причини сроковете за писмената процедура следва да бъдат променени на „най-малко 10 седмици“, а възможностите за приемане на решения чрез мълчаливо одобрение следва да бъдат ограничени до одобряването на проектобюджета на регистратора и на фактурата, свързана с възнаграждението за функциите на секретариат.

Поради това одобряването на измененията в устава и процедурния правилник на надзорния орган следва да бъде подкрепено, при условие че бъдат внесени описаните по-горе изменения.

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 окажат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“¹⁵.

4.1.2. Приложение в настоящия случай

Надзорният орган е орган, създаден със споразумение, а именно Конвенцията от Кейптаун (член 17) и Протокола от Люксембург в съответствие с член XII към него.

¹⁵ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

Актовете, които трябва да бъдат приети от надзорния орган, представляват актове с правно действие. Първо, всяко действие по отношение на примерните правила може да има съществено отражение върху съдържанието на законодателството на ЕС, а именно: Директива (ЕС) 2016/797, Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията и Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията. Второ, одобряването на преразгледания устав и процедурния правилник на надзорния орган ще има правно действие, тъй като ще окаже значително въздействие върху участието на Съюза във връзка с действието 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

4.2.1. Принципи

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.

4.2.2. Приложение в настоящия случай

Основните цели 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.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на третата 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

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 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.¹⁾ и придоби статут на регионална организация за икономическа интеграция съгласно посочения протокол.
- (2) Надзорният орган по Протокола от Люксембург може да преразглежда своя устав и процедурен правилник в съответствие с член 12 от първия документ и член 18 от втория документ. Надзорният орган е длъжен също така да приеме примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав съгласно член 5, параграф 8 от своя устав.
- (3) По време на третата си сесия на 14 април 2026 г., наред с други точки от дневния ред, се очаква надзорният орган по Протокола от Люксембург да преразгледа своя устав и процедурен правилник и да вземе под внимание актуализираните примерни правила (редакция 3) за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав, разработени под егидата на работна група SC.2 „Железопътен транспорт“ към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН).
- (4) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на надзорния орган, тъй като всяко действие по отношение на примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав, което следва да бъде прието от надзорния орган, може да окаже

¹⁾ 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 ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2014/888/oj>).

съществено въздействие върху съдържанието на правото 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 съюз²⁾, Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз³⁾ 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 Съвета⁴⁾. Освен това измененията на устава и процедурния правилник, които трябва да бъдат приети от надзорния орган, могат да окажат съществено въздействие върху участието на Съюза в този орган.

- (5) Във връзка с предложеното от секретариата решение да се вземе под внимание и да се публикува¹⁶⁾ нова версия на примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав следва да се отбележи, че това предложение не се подкрепя от правната рамка на надзорния орган, тъй като в член 5, параграф 8 от устава му се изисква той да „одобри примерните правила и техните изменения“. Като се има предвид, че редакция 3 на примерните правила все още не е влязла в сила, предложението за *публикуването* на тези примерни правила не следва да бъде подкрепено. Европейският съюз следва по-скоро да подкрепи единствено вземането под внимание на новата редакция 3, както и да предложи всякакви последващи действия да бъдат отложени до момента, в който редакция 3 влезе в сила. Ако обаче редакция 3 на примерните правила влезе в сила преди датата на провеждането на третата сесия на надзорния орган и съответства на неофициалната версия, публикувана на уебсайта на ИКЕ на ООН¹⁷⁾, Европейският съюз следва да предложи надзорният орган да приеме тези примерни правила.

²⁾ 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) (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

³⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁴⁾ 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 Комисията (ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

¹⁶⁾ *Надзорният орган: 1) взема под внимание измененията в примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав, съдържащи се в редакция 3, и това, че тези изменения не оказват никакво въздействие върху функционирането на международния регистър на гаранциите по отношение на железопътния подвижен състав; 2) възлага на регистратора да публикува на своя уебсайт препратки към втората и третата версия на примерните правила за постоянна идентификация на железопътния подвижен състав заедно с пояснение, в което се посочва, че втората версия е одобрена от надзорния орган на неговата втора сесия, а третата версия е взета под внимание на неговата трета сесия, като се отбелязва, че измененията, приети в третата версия, не оказват въздействие върху функционирането на международния регистър на гаранциите по отношение на железопътния подвижен състав.*

¹⁷⁾ https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-SC.2-337-Rev.3EFR_Unofficial.pdf.

- (6) Предложените изменения на устава на надзорния орган се ограничават в по-голямата си част до изясняване на дейността на комисията от експерти като консултативен орган към надзорния орган. Такива изменения са в интерес на Европейския съюз, тъй като чрез тях се изяснява ролята на посочения орган и се улеснява работата на надзорния орган, и поради това следва да бъдат подкрепени.
- (7) Предложените изменения на процедурния правилник на надзорния орган са многобройни и имат различно въздействие. Съществените изменения включват премахването на гласуването с квалифицирано мнозинство в надзорния орган като стандартната процедура за гласуване — включително произтичащите от това последици по отношение на кворума — премахването на изискването кандидатурата за длъжностно лице в надзорния орган да бъде подкрепена от поне още един член, както и систематичното преместване и изясняване на разпоредбите относно правата на глас на Съюза. С по-голямата част от предвидените изменения се въвеждат съществени разяснения и се подобряват процедурите на работа на надзорния орган. В правилата относно гласуването чрез писмена процедура и мълчаливо одобрение обаче се предвиждат много кратки срокове, които очевидно са недостатъчни, за да може да бъдат проведени необходимите вътрешни процедури за приемане на решение, а въпросите, по които може да се взема решение чрез мълчаливо одобрение, следва да бъдат ясно и изрично определени. Поради това измененията в процедурния правилник на надзорния орган следва да бъдат подкрепени, при условие че бъдат направени определени изменения по отношение на правилата за гласуване чрез писмена процедура и мълчаливо одобрение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на третата сесия на надзорния орган по 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.

На заседанията на надзорния орган представителите на Съюза 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