

Bruselj, 9. marec 2026
(OR. en)

7139/26

**Medinstitucionalna zadeva:
2026/0071 (NLE)**

TRANS 133

PREDLOG

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 9. marec 2026

Prejemnik: Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije

Zadeva: Predlog
SKLEP SVETA
o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na tretjem zasedanju
nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom XII
Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na
premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna
sredstva

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2026) 122 final.

Priloga: COM(2026) 122 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 9.3.2026
COM(2026) 122 final

2026/0071 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na tretjem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom XII Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi stališča, ki naj se v imenu Unije zastopa na tretjem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom 17 Konvencije o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Cape Towna) in členom XII Protokola h Konvenciji iz Cape Towna v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luxembourg 23. februarja 2007 (v nadaljnjem besedilu: Luksemburški protokol), v zvezi s predvidenim:

- (1) predlogom za seznanitev z novo različico vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev (v nadaljnjem besedilu tudi: vzorčna pravila) in
- (2) revizijo statuta in poslovnika nadzornega organa.

Tretje zasedanje nadzornega organa iz Luksemburškega protokola bo predvidoma potekalo 14. aprila 2026 v Bernu v Švici.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Luksemburški protokol h Konvenciji iz Cape Towna

2.1.1. Ozadje

„Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva“ (v nadaljnjem besedilu: Luksemburški protokol), je bil sprejet na diplomatski konferenci, ki je potekala 23. februarja 2007 v Luxembourg pod okriljem Mednarodnega inštituta za unifikacijo zasebnega prava (UNIDROIT) in Medvladne organizacije za mednarodni železniški promet (OTIF). Veljati je začel 8. marca 2024.

Z Luksemburškim protokolom je vzpostavljen svetovni pravni okvir za priznavanje, prednostne razvrstitve in izvrševanje pravic upnikov in zakupodajalcev, ki bodo v skladu s členom 16 Konvencije iz Cape Towna vpisane v mednarodni register.

Pomembno je, da člen XIV Luksemburškega protokola določa vzpostavitev sistema za dodeljevanje identifikacijskih števil, ki jih dodeljuje registrar in ki omogočajo nedvoumno identifikacijo posameznih železniških voznih sredstev.

S Protokolom je vzpostavljen tudi skupni sistem za prevzem posesti¹ sredstva v primeru neizpolnjevanja obveznosti ali plačilne nesposobnosti dolžnika, pri čemer veljajo ukrepi za zaščito javnega interesa. To je koristno v zvezi s premično opremo, ki prečka meje, in preprečuje pravno negotovost, kadar se pravo, na podlagi katerega je bilo financirano sredstvo, izpodbija pred sodišči druge jurisdikcije, v kateri se sredstvo nahaja. Z zmanjšanjem tveganj za financiranje železniške opreme bi moral Luksemburški protokol pritegniti več zasebnih posojilodajalcev, kar bi privedlo do cenejšega financiranja in ustvarilo možnosti za gospodarske subjekte v zvezi s stroški in vrstami financiranja.

Prav tako bi moral spodbujati kapitalske naložbe, ki spodbujajo proizvodnjo železniških voznih sredstev in olajšujejo zakup novih, sodobnih železniških voznih

¹ V skladu s poglavjem III Konvencije iz Cape Towna in poglavjem II Luksemburškega protokola.

sredstev. Svet Evropske unije je v sklepih z dne 3. junija 2021² priznal, „da mora sektor še veliko vložiti v vozni park za mednarodni promet na dolge razdalje“ in „da so naložbe zasebnega sektorja nujno potrebne“, hkrati pa „države članice opozarja na obstoj mednarodnih sporazumov in pogodb, ki spodbujajo zasebne naložbe, kot je luksemburški železniški protokol h Konvenciji iz Cape Towna [o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi]“.

2.1.2. Pristop Evropske unije

Evropska unija je v skladu s svojimi pristojnostmi odobrila Luksemburški protokol na podlagi Sklepa Sveta 2014/888/EU z dne 4. decembra 2014 o odobritvi, v imenu Evropske unije, Protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luxembourg 23. februarja 2007³, s statusom regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje (v skladu s členom XXII Luksemburškega protokola).

Priloga k Sklepu Sveta 2014/888/EU vsebuje izjavo o pristojnosti Evropske unije za zadeve, ki jih ureja Luksemburški protokol, v zvezi s katerim so države članice pristojnost prenesle na Unijo. To se nanaša na nekatera področja, povezana s pristojnostjo ter priznavanjem in izvrševanjem sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah, postopki v primeru insolventnosti in pravom, ki se uporablja za pogodbeno obligacijska razmerja, ter na nekatera področja pravnega reda na področju železniškega prometa, zlasti na interoperabilnost železniškega sistema, delovanje Agencije Evropske unije za železnice, sistem številčenja železniških voznih sredstev in registracijo vozil v EU, ki jih zajema naslednja zakonodaja Unije:

- Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji⁴;
- Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice⁵;
- Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji⁶;
- Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁷.

² Svet za promet, telekomunikacije in energijo (promet), 3. junij 2021: Železnica kot gonilo pametne in trajnostne mobilnosti (ST 8790/21).

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

⁴ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁵ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

⁶ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU (UL L 139I, 27.5.2019, str. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁷ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in

Luksemburg, Švedska in Španija so poleg Evropske unije edine države članice EU, ki so trenutno pogodbenice Luksemburškega protokola.

2.2. Nadzorni organ

Nadzorni organ je ustanovljen v skladu s členom 17 Konvencije iz Cape Towna in členom XII Luksemburškega protokola. Njegove naloge in funkcije, ki izhajajo iz določb Luksemburškega protokola in člena 17(2) Konvencije iz Cape Towna, so navedene v členu 5 njegovega statuta⁸ in v glavnem obsegajo upravne in operativne naloge.

OTIF se je na svoji sedmi (Bern, 23. in 24. november 2005) in 12. (Bern, 29. in 30. september 2015) generalni skupščini⁹ odločila, da bo prevzela naloge sekretariata nadzornega organa v skladu s členom XII(6) Luksemburškega protokola.

Članstvo v nadzornem organu se določi v skladu s členom XII(1) Luksemburškega protokola. V pododstavku (a) je določeno, da je vsaka država podpisnica članica, ki lahko imenuje po enega predstavnika. V pododstavkih (b) in (c) je določeno, da inštitut UNIDROIT oziroma organizacija OTIF določi največ tri druge države, katerih mandat poteče najpozneje dve leti po datumu začetka veljavnosti Luksemburškega protokola.

2.2.1. Ustanovno zasedanje strokovne komisije

Nadzorni organ je na prvem zasedanju ustanovil strokovno komisijo, ki mu pomaga pri opravljanju njegovih nalog v skladu s členom XII(5)(b) Luksemburškega protokola in členom 6 statuta nadzornega organa. Strokovno komisijo sestavljajo posamezniki, za katere nadzorni organ meni, da imajo potrebne kvalifikacije, strokovno znanje in izkušnje za tako delovno mesto. Izbrani so med osebami, ki jih imenujejo države pogodbenice in države podpisnice, ter osebami, ki jih imenuje predsednik.

Ustanovno zasedanje strokovne komisije je potekalo novembra 2025. Na tem zasedanju so bili izvoljeni predsednik in oba podpredsednika. Strokovna komisija je razpravljala tudi o okviru svojega delovanja, vključno s pristojnostmi in ureditvami dela, pregledala je Pravilnik in postopke za mednarodni register zavarovanj na področju tirnih vozil ter obravnavala ozaveščanje o Luksemburškem protokolu.

Strokovna komisija je na ustanovnem zasedanju ugotovila tudi, da je sprejetje revizije 3 vzorčnih pravil prostovoljno, in se dogovorila, da bi bilo treba revizijo 3 vzorčnih pravil predložiti nadzornemu organu, da se ta z njo seznanijo, saj je menila, da v zvezi s to revizijo uradno ukrepanje nadzornega organa ni potrebno.

2.3. Predvideni akti nadzornega organa

Nadzorni organ naj bi se na tem tretjem zasedanju in med drugimi točkami dnevnega reda *seznanil* z novo različico vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških

razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES (UL L 268, 26.10.2018, str. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

⁸ Statut nadzornega organa (Luksemburški protokol), ki ga je nadzorni organ sprejel na svojem prvem zasedanju 8. marca 2024.

⁹ Assemblée générale AG 12/21 30.09.2015 FINAL DOCUMENT – točka 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).

voznih sredstev (revizija 3) ter revidiral svoj statut v skladu z njegovim členom 12 in svoj poslovnik v skladu z njegovim členom 18.

2.3.1. Vzorčna pravila

Vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev določajo metode in odgovornosti za namestitev identifikatorja sistema za nedvoumno identifikacijo železniških vozil (URVIS) na železniška vozna sredstva, kot je predvideno v Luksemburškem protokolu. Stališče Unije glede njihove odobritve v prvotni različici je določeno v Sklepu Sveta (EU) 2024/851¹⁰, v drugi različici pa v Sklepu Sveta (EU) 2025/853¹¹.

Ta pravila so prostovoljna, razen če se njihovo upoštevanje zahteva s posebnimi zakoni; v vsakem primeru mora stranka potrditi skladnost s temi pravili, če želi registrirati zavarovanje, ki ga je mogoče registrirati in se vnese v mednarodni register iz Luksemburškega protokola, ali biti upravičena do takega zavarovanja. V skladu s točko 4.2 vzorčnih pravil mora stranka, ki želi biti zavezana upoštevanju teh pravil, podati izjavo¹² in o tem obvestiti registrarja.

Vzorčna pravila so izdana pod okriljem Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – SC.2 Delovna skupina za železniški promet. Revizijski odbor za vzorčna pravila je na tretjem zasedanju (septembra 2025) razpravljal in se dogovoril, da se doda nov Dodatek 3 o *Uporabi digitalnih rešitev za zagotavljanje informacij upniku o železniških voznih sredstvih glede na identifikator URVIS*. SC.2 Delovna skupina za železniški promet je pozneje, na svojem devetinsedemdesetem zasedanju (12.–14. novembra 2025), sprejela navedene spremembe in se dogovorila, da bi morale spremembe začeti veljati ob objavi poročila z devetinsedemdesetega zasedanja SC.2, ter sekretariat pozvala, naj pripravi še *neuradno* konsolidirano revizijo 3 vzorčnih pravil.

Sekretariat predlaga, naj se nadzorni organ seznaní s temi spremembami in registrarju naroči, naj na spletišču registrarja objavi revizijo 3 vzorčnih pravil, vključno z revizijama 2 in 3.

Ta predmet urejanja, tj. označevanje železniških voznih sredstev, je na ravni Unije urejen z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/773, zlasti z Dodatkom H, *Evropska številka vozila in povezane abecedne oznake na karoseriji*. Odobritev teh vzorčnih pravil lahko odločilno vpliva na vsebino zakonodaje EU. Zato ima Evropska unija, kot je navedeno v Sklepu Sveta (EU) 2024/851 in Sklepu Sveta (EU) 2025/853, izključno pristojnost v zvezi z vzorčnimi pravili na podlagi člena 3(2) PDEU.

¹⁰ Sklep Sveta (EU) 2024/851 z dne 4. marca 2024 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 12. zasedanju pripravljalne komisije za vzpostavitev mednarodnega registra železniških voznih sredstev in na prvem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega na podlagi Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi, v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (UL L 2024/851, 11.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/851/oj>).

¹¹ Sklep Sveta (EU) 2025/853 z dne 14. aprila 2025 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na drugem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega na podlagi Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (UL L 2025/853, 5.5.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/853/oj>).

¹² „Zavezujemo se, da bomo od datuma te izjave upoštevali vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev (angleška izdaja), izdana pod okriljem delovne skupine za železniški promet, kakor bodo občasno spremenjena.“

2.3.2. *Revizija statuta nadzornega organa*

Strokovna komisija je na prvem zasedanju dosegla dogovor o svojih pristojnostih in sekretariatu naročila, naj ta predlog predloži nadzornemu organu v odobritev. Komisija je tudi priporočila, da jo nadzorni organ pooblasti za pripravo lastnega poslovnika, pod pogojem, da nadzorni organ odobri posebne vidike, kot so sklepčnost, članstvo, postopki glasovanja in vabila na sestanke.

Za lažje izvajanje teh priporočil je sekretariat predlagal spremembe statuta nadzornega organa. Te spremembe uvajajo celovite pristojnosti za strokovno komisijo na podlagi člena 6, ki zahteva tudi opredelitev in vključitev izraza *postopki za register* v člen 1, da se zagotovi jasnost, ter nadomestitev izraza *Pravilnik z izrazom Pravilnik za register* v celotnem statutu.

Člen 6 predloga opredeljuje pristojnosti strokovne komisije, ki *pomaga [nadzornemu organu] pri opravljanju njegovih nalog s svetovanjem in priporočili, tudi na lastno pobudo*. To zajema nasvete in priporočila v zadevah, kot so pritožbe v zvezi z delovanjem registra, sporazumi med državami pogodbenicami, revizijami vzorčnih pravil, glede „vseh drugih zadev, v zvezi s katerimi nadzorni organ potrebuje nasvet“, ali „vseh drugih zadev, ki jih Komisiji predloži predsednik ali [vsaj četrtnina članov, ki delujejo skupaj]“.

V zvezi s sestavo in delovanjem komisije se v predlogu predlaga, da se določi najmanjše število članov, in sicer najmanj trije ali pet članov, s čimer se prepreči, da bi komisijo sestavljala samo en posameznik. Poleg tega je komisija zadolžena za pripravo svojega poslovnika ob upoštevanju bistvenih zakonskih zahtev glede sklepčnosti, glasovanja, obveščanja o sestankih in poročanja. Dodane so tudi določbe za zagotovitev zastopanosti sekretariata na zasedanjih ter za dodelitev statusa opazovalca registrarju in depozitarju, s čimer se spodbuja vključujoče in celovito upravljanje v okviru komisije.

Predlog vključuje tudi nekatere druge manjše spremembe, vključno s spremembami terminologije, da se zagotovi skladnost besedila, in preoblikovanjem nekaterih določb zaradi pojasnitve.

2.3.3. *Revizija poslovnika nadzornega organa*

Podobno kot statut se tudi poslovnik nadzornega organa nanaša na celoten obseg dejavnosti nadzornega organa, kar vključuje zadeve, za katere je v skladu z izjavo iz Priloge k Sklepu Sveta 2014/888/EU izključno pristojna Unija, spremembe poslovnika pa bodo neposredno vplivale na sodelovanje Unije v tem organu.

Sekretariat je s soglasjem predsednika predlagal nekatere spremembe poslovnika, da bi se zagotovila skladnost z obstoječimi pogodbenimi obveznostmi in veljavnimi postopki ter izboljšala ta pravila glede na izkušnje, ki jih je pridobil nadzorni organ. Predlog uvaja pisni postopek, ki optimizira postopek za pripravo in odobritev zapisnikov in odločitev ter povečuje splošno učinkovitost in jasnost delovnih metod nadzornega organa.

Med večjimi spremembami je v predlaganem poslovniku črtana opredelitev *kvalificirane večine*, ki pomeni dve tretjini glasov navzočih in glasujočih članov, in zmanjšano število odločitev, za katere se uporablja ta način glasovanja, saj je navadna večina opredeljena kot privzeta možnost. Zahteva po kvalificirani večini za vsako odločitev naj bi bila nesorazmerna, zato bi bilo treba poenostaviti okvir odločanja.

Člen 3 (prej *Sestanki*, zdaj predlagan kot *Zasedanja in sklic*) je bil temeljito preoblikovan, da bi bil jasnejši.

V revidiranem besedilu je pojasnjeno, da bodo za izredna zasedanja načeloma veljali enaki roki za obvestila kot za redna zasedanja. Če je tako zasedanje nujne narave, lahko veljajo krajši roki. Odločitev o tem, ali je zadeva nujna ali ne, je prepuščena predsedniku.

Za Unijo je zlasti pomemben člen 4, *Zastopanost članov*, kjer je bil odstavek o glasovalnih pravicah regionalne organizacije (tj. EU) prestavljen v člen 14 in revidiran.

V zvezi s členom 5 (*Opazovalci*) sekretariat predlaga prednostno kategorijo opazovalcev, ki jo sestavljajo subjekti s posebno vlogo na podlagi Luksemburškega protokola, kot so registrator, depozitar in strokovna komisija. To bi bili *stalni opazovalci*, ki bi se lahko udeleževali vseh sestankov nadzornega organa, vedno pod nadzorom predsednika.

Kar zadeva *uradnike* nadzornega organa (predsednik in dva podpredsednika) (člen 9), predlog pojasnjuje trajanje njihovega mandata in odpravlja zahtevo, da *kandidate za mesta uradnikov napoti drug član*, da se poenostavi postopek imenovanja.

Člen 14 predloga zajema *glasovalno pravico*. Vsak član ima en glas. Za regionalne organizacije, kot je Unija, se predlaga, da „[r]egionalna organizacija v zadevah, ki so v njeni pristojnosti, izvršuje število glasov, ki je enako številu njenih držav članic, ki so tudi članice. Kadar glasuje regionalna organizacija, njene države članice ne glasujejo in obratno.“

Z odpravo opredelitve *kvalificirane večine* so povezane predlagane spremembe za *sklepčnost* (člen 15). V skladu s predlogom je sklepčnost zdaj dosežena z navadno večino članov in ne s kvalificirano večino. V predlogu je zlasti v zvezi z regionalnimi organizacijami nadalje navedeno, da se „Za ugotavljanje sklepčnosti v zadevah, ki so v pristojnosti regionalne organizacije, ta organizacija šteje v obsegu števila glasov, ki jih lahko odda v skladu s členom 14(2)“.

Člen 16 (*Glasovanje in tiha odobritev*) nadalje uvaja prehod s kvalificirane večine članov, ki so navzoči in glasujejo, na navadno večino članov, ki so navzoči in glasujejo¹³. Poleg tega člen, ki je še posebej pomemben, uvaja podroben postopek za glasovanje po *pisnem postopku* in *tihi odobritvi*. Ti mehanizmi naj bi povečali prožnost in učinkovitost nadzornega organa. Postopek tihe odobritve je povezan z odobritvijo predloga proračuna registrarja in odobritvijo računa, ki ga sekretariat predloži za opravljanje nalog sekretariata. Za oba postopka je rok za odgovor *vsaj dva tedna*. Kar zadeva pisni postopek, bi bil predlog zavrnjen, če ne bi bila dosežena sklepčnost glede števila odgovorov. Kar zadeva tiho odobritev, bi se predlog, kakor pove že ime, štel za sprejetega, če do izteka roka ne bi bilo dovolj nasprotovanja.

Zadnja vsebinska sprememba, vključena v predlog, se nanaša na spremembo statuta in poslovnika nadzornega organa (člen 21, *Sprememba statuta in poslovnika*). Za te temeljne pravne instrumente se predlaga, da se ohrani zahteva po kvalificirani večini (*dve tretjini*) za njihovo spremembo.

¹³ Obstaja izjema od tega pravila pri sprejemanju novega statuta ali poslovnika, kot je določeno v členu 21.

Kot je navedeno v Sklepu Sveta (EU) 2024/851 in Sklepu Sveta (EU) 2025/853, ima Evropska unija na podlagi člena 3(2) PDEU izključno pristojnost v zvezi s statutom in poslovníkom nadzornega organa.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. O najnovejši različici vzorčnih pravil

Kot je bilo že navedeno, se mora Luksemburški protokol opirati na jasen sistem identifikacije in označevanja železniških voznih sredstev, ki temelji na mednarodnih standardih. Tako je priznано v členu XIV – *Identifikacija železniških voznih sredstev za registracijo* iz Luksemburškega protokola, ki se sam sklicuje na člen 18(1)(a) Konvencije iz Cape Towna. Vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev zagotavljajo okvir za dodelitev identifikatorja URVIS in njegove oznake na železniških voznih sredstvih. Identifikator URVIS in njegova oznaka na železniških voznih sredstvih sta dodana obstoječim sistemom številčenja, ki se uporabljajo v skladu z veljavno zakonodajo o sprejemu ali upravljanju železniških voznih sredstev, in ne vplivata nanje ter ne nadomeščata obstoječih registrov ali informacijskih sistemov, ki se v državah ali skupinah držav uporabljajo za upravljanje železniških voznih sredstev, kot sta v primeru Evropske unije evropski register vozil (EVR) in evropska številka vozila (EVN), ki ju ureja Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614.

Spremembe, uvedene z *revizijo 3* vzorčnih pravil, uvajajo koncept *digitalne rešitve* kot neobveznega sistema, ki upnikom in dolžnikom omogoča, da informacije o tirnih vozilih vključijo v digitalno rešitev, kar omogoča dostop do navedenih informacij. Namen sprememb je optimizirati sledenje železniškim sredstvom z digitalnimi sredstvi. Te spremembe ne vplivajo na veljavni pravni okvir v Evropski uniji: vzpostavljajo prostovoljni okvir, ki lahko zavezuje zasebne stranke v njihovih sporazumih, sklenjenih na podlagi Luksemburškega protokola, če se tako odločijo.

Vendar veljavni pravni okvir ne podpira sklepa, ki ga je v zvezi s tem predlagal sekretariat (*seznanitev in objava*¹⁴), saj člen 5(8) njegovega statuta nadzornemu organu nalaga, naj „odobri vzorčna pravila in njihove spremembe“. Ker je razpoložljiva revizija 3 vzorčnih pravil še vedno *neuradna*, bi morala Evropska unija nasprotovati predlogu za *objavo* vzorčnih pravil, namesto tega pa bi morala podpreti zgolj *seznanitev z novo revizijo 3* in predlagati, da se vsi ukrepi odložijo, dokler revizija 3 ne začne veljati. Če pa revizija 3 vzorčnih pravil začne veljati pred tretjim zasedanjem nadzornega organa in ustreza *neuradni različici*, objavljeni na https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-SC.2-337-Rev.3EFR_Unofficial.pdf, bi morala Evropska unija predlagati, da nadzorni organ sprejme ta vzorčna pravila v skladu s členom 5(8) statuta.

¹⁴ Nadzorni organ: (1) se seznanil s spremembami vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev iz revizije 3 teh vzorčnih pravil in ugotavlja, da te spremembe ne vplivajo na delovanje mednarodnega registra zavarovanj na področju tirnih vozil; (2) naroči registrarju, naj na svojem spletišču objavi sklice na drugo in tretjo različico vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev skupaj z obrazložitvijo, da je nadzorni organ drugo različico odobril na svojem drugem zasedanju in da se je s tretjo različico seznanil na svojem tretjem zasedanju, ker spremembe, sprejete v tretji različici, ne vplivajo na delovanje mednarodnega registra zavarovanj na področju tirnih vozil.

3.2. Revizija statuta in poslovnika nadzornega organa

Predvidene spremembe statuta so večinoma omejene na pojasnitev dela strokovne komisije kot posvetovalnega telesa nadzornega organa. Take spremembe so v interesu Evropske unije, saj pojasnjujejo vlogo tega telesa in olajšujejo delo nadzornega organa. Zato se predlaga, da se te spremembe podprejo.

Kar zadeva poslovnik nadzornega organa, so predlagane spremembe številne in imajo različne učinke. Pomembne spremembe vključujejo odpravo glasovanja s kvalificirano večino v nadzornem organu kot privzete možnosti glasovanja – vključno s posledicami za sklepčnost –, črtanje zahteve, da mora uradnika nadzornega urada napotiti vsaj še en član, ter sistematičen prenos in pojasnitev glasovalnih pravic Unije. Zdi se, da večina predvidenih sprememb prinaša pomembne pojasnitve in izboljšuje delovne postopke nadzornega organa, zato jih je mogoče podpreti.

Vendar v zvezi z glasovanjem po pisnem postopku in tiho odobritvijo roki za odgovor („vsaj dva tedna“) ne zadostujejo, da bi Unija upoštevala potrebne notranje postopke za sprejetje sklepa.

Ker je tihi postopek omejen na *odobritev predloga proračuna registrarja in računa v zvezi s plačilom za opravljanje nalog sekretariata*, je treba opozoriti, da proračunske zadeve nadzornega organa ne zadevajo Unije; zato se šteje, da o tem odločajo države članice. Če pa se v predlogu za odobritev odločitev po tihi odobritvi ohrani izraz „kadar tako odloči nadzorni organ“, se lahko Unija sooči z odločitvami, ki spadajo v njeno pristojnost in jih ne more zavrniti; poleg tega bi moralo biti sprejemanje odločitev po tihi odobritvi omejeno na izjemne primere.

Iz teh razlogov bi bilo treba roke za pisni postopek spremeniti na „najmanj deset tednov“, možnosti za sprejetje odločitev po tihi odobritvi pa bi morale biti omejene na *odobritev predloga proračuna registrarja in računa v zvezi s plačilom za opravljanje nalog sekretariata*.

Zato se predlaga, da se podpre odobritev sprememb statuta in poslovnika nadzornega organa, ob upoštevanju zgoraj opisanih sprememb.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1. Postopkovna pravna podlaga

4.1.1. Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“¹⁵.

¹⁵ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

4.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Nadzorni organ je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer Konvencijo iz Cape Towna (člen 17) in Luksemburškim protokolom, v skladu z njegovim členom XII.

Akti, ki naj bi jih nadzorni organ sprejel, so akti s pravnim učinkom. Prvič, vsak ukrep v zvezi z vzorčnimi pravili lahko odločilno vpliva na vsebino zakonodaje EU, in sicer na Direktivo (EU) 2016/797, Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/773 in Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614. Drugič, odobritev revidiranega statuta in poslovnika nadzornega organa bo imela pravne učinke, saj bosta znatno vplivala na sodelovanje Unije pri izvajanju Luksemburškega protokola, ki je odobren s Sklepom Sveta 2014/888/EU.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

4.2. Materialna pravna podlaga

4.2.1. Načela

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep po členu 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

4.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilji in vsebina predvidenih aktov se nanašajo na železniški promet. Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 91 PDEU.

4.3. Zaključek

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 91 PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na tretjem zasedanju nadzornega organa, ustanovljenega v skladu s členom XII Luksemburškega protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Unija je na podlagi Sklepa Sveta 2014/888/EU z dne 4. decembra 2014⁽¹⁾ odobrila Protokol h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Cape Towna), ki je bil sprejet 23. februarja 2007 v Luxembourggu (v nadaljnjem besedilu: Luksemburški protokol), in na podlagi navedenega protokola pridobila status regionalne organizacije za gospodarsko povezovanje.
- (2) Nadzorni organ Luksemburškega protokola lahko revidira svoj statut v skladu z njegovim členom 12 in svoj poslovnik v skladu z njegovim členom 18. Nadzorni organ mora v skladu s členom 5(8) svojega statuta sprejeti tudi vzorčna pravila o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev.
- (3) Nadzorni organ Luksemburškega protokola naj bi na svojem tretjem zasedanju 14. aprila 2026 med drugimi točkami dnevnega reda revidiral svoj statut in poslovnik ter se seznanil s posodobljenimi vzorčnimi pravili (revizija 3) o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev, pripravljenimi pod okriljem Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – SC.2 Delovna skupina za železniški promet.
- (4) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa v nadzornem organu, saj lahko vsak ukrep nadzornega organa v zvezi z vzorčnimi pravili o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev odločilno vpliva na vsebino prava Unije, in sicer na Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji⁽²⁾, Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v

⁽¹⁾ Sklep Sveta 2014/888/EU z dne 4. decembra 2014 o odobritvi, v imenu Evropske unije, Protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luxembourggu 23. februarja 2007 (UL L 353, 10.12.2014, str. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2014/888/oj>).

⁽²⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji⁽³⁾ in Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁴⁾. Poleg tega lahko spremembe statuta in poslovnika, ki jih sprejme nadzorni organ, odločilno vplivajo na sodelovanje Unije v tem organu.

- (5) V zvezi s predlagano odločitvijo sekretariata, da se seznanijo z novo različico vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev in jo objavi¹⁶, je treba opozoriti, da ta predlog ni podprt s pravnim okvirom nadzornega organa, saj člen 5(8) njegovega statuta od nadzornega organa zahteva, da „odobri vzorčna pravila in njihove spremembe“. Ker revizija 3 vzorčnih pravil še ni začela veljati, se predlog za *objavo* teh vzorčnih pravil ne bi smel podpreti. Evropska unija bi morala podpreti zgolj seznanitev z novo revizijo 3 in predlagati, da se vsi ukrepi odložijo, dokler revizija 3 ne začne veljati. Če revizija 3 vzorčnih pravil začne veljati pred tretjim zasedanjem nadzornega organa in ustreza neuradni različici, objavljeni na spletišču UN/ECE¹⁷, bi morala Evropska unija predlagati, da nadzorni organ sprejme ta vzorčna pravila.
- (6) Predlagane spremembe statuta nadzornega organa so večinoma omejene na pojasnitev dela strokovne komisije kot posvetovalnega telesa nadzornega organa. Take spremembe so v interesu Evropske unije, saj pojasnjujejo vlogo tega telesa in olajšujejo delo nadzornega organa, zato bi jih bilo treba podpreti.
- (7) Predlagane spremembe poslovnika nadzornega organa so številne in imajo različne učinke. Pomembne spremembe vključujejo odpravo glasovanja s kvalificirano večino v nadzornem organu kot privzete možnosti glasovanja, vključno s posledicami za sklepčnost, črtanje zahteve, da mora uradnik nadzornega urada napotiti vsaj še en član, ter sistematično preselitev in pojasnitev glasovalnih pravic Unije. Večina predvidenih sprememb prinaša pomembne pojasnitve in izboljšuje delovne postopke nadzornega organa. V pravilih o glasovanju po pisnem postopku in tihi odobritvi so določeni zelo kratki roki, ki očitno ne zadostujejo za potrebne notranje postopke za sprejetje odločitve, vsebina, o kateri se lahko sprejme odločitev po tihi odobritvi, pa bi morala biti jasno in izrecno opredeljena. Spremembe poslovnika nadzornega organa bi bilo zato treba podpreti, ob upoštevanju nekaterih sprememb v zvezi s pravili o glasovanju po pisnem postopku in tihi odobritvi –

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU (UL L 139I, 27.5.2019, str. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁽⁴⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES (UL L 268, 26.10.2018, str. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

¹⁶ *Nadzorni organ: (1) se seznanijo s spremembami vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev iz revizije 3 teh vzorčnih pravil in ugotavlja, da te spremembe ne vplivajo na delovanje mednarodnega registra zavarovanj na področju tirnih vozil; (2) naroči registrarju, naj na svojem spletišču objavi sklice na drugo in tretjo različico vzorčnih pravil o stalni identifikaciji železniških voznih sredstev skupaj z obrazložitvijo, da je nadzorni organ drugo različico odobril na svojem drugem zasedanju in da se je tretjo različico seznanil na svojem tretjem zasedanju, ker spremembe, sprejete v tretji različici, ne vplivajo na delovanje mednarodnega registra zavarovanj na področju tirnih vozil.*

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

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na tretjem zasedanju nadzornega organa iz Protokola h Konvenciji o mednarodnih zavarovanjih na premični opremi v zvezi z zadevami, ki se nanašajo na železniška vozna sredstva, sprejetega v Luxembourg 23. februarja 2007, je navedeno v Prilogi.

Predstavniki Unije se lahko na zasedanju nadzornega organa dogovorijo o manjših spremembah stališč, izraženih v Prilogi k temu sklepu, brez nadaljnjega sklepa Sveta.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Komisijo.

V Bruslju,

*Za Svet
predsednik/predsednica*