ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно утвърждаването от името на Европейския съюз на Протокола от Люксембург 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.

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1. Цел на настоящото предложение

Комисията предлага Европейският съюз да утвърди Протокола към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав (наричан по-нататък „Протоколът за железопътния подвижен състав“ или „Протоколът от Люксембург“), приет на дипломатическа конференция, провела се в Люксембург от 12 до 23 февруари 2007 г. под съвместната егида на Международния институт за унифициране на частното право (UNIDROIT) и Международната организация за международни железопътни превози (OTIF).

Европейският съюз взе решение за подписването на Протокола за железопътния подвижен състав с решение на Съвета от 30 ноември 2009 г.[1], а самото подписване бе извършено на 10 декември 2009 г.

2. Конвенцията от Кейптаун и Протоколът за железопътния подвижен състав

2.1. Обхват

Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване (наричана по-нататък „Конвенцията от Кейптаун“ или „Конвенцията“) и Протоколът по специфични въпроси, свързани с оборудване за въздухоплавателни средства (наричан по-нататък „Протоколът за въздухоплавателните средства“), бяха приети на дипломатическа конференция, провела се в Кейптаун от 29 октомври до 16 ноември 2001 г. в Кейптаун.

Европейският съюз утвърди присъединяването към Конвенцията от Кейптаун и към Протокола за въздухоплавателните средства с решение на Съвета от 6 април 2009 г. и депозира инструмента за присъединяване на 28 април 2009 г.

Конвенцията определя единни правила относно учредяването и правните последици от международните гаранции (договор за учредяване на обезпечение, договор за продажба с уговорка за изкупуване или договор за лизинг) по отношение на някои категории подвижно оборудване, посочени в протоколите, които се отнасят към следните категории: въздухоплавателни средства, железопътни подвижни състави и космически средства.

Инструментът се състои от основната конвенция, която определя правните норми, приложими към всички категории подвижно оборудване, и няколко протокола по специфични въпроси, които съдържат особени правила по отношение на отделните видове оборудване.

Тези протоколи могат да изменят Конвенцията, когато особените характеристики на съответния сектор го изискват. Съответно протоколът има предимство пред Конвенцията, що се отнася до всяка отделна категория подвижно оборудване. Задълженията на държавите членки по Конвенцията се различават в зависимост от протокола, към който се присъединяват. Конвенцията се прилага по отношение на дадена категория подвижно оборудване само след като съответният протокол е влязъл в сила и само между страните по този протокол. Конвенцията и протоколът обаче се разглеждат и тълкуват заедно като един единствен акт.

[1] ОВ L 331, 16.12.2009 г., стр. 1.

Конвенцията се прилага, когато длъжникът се намира в договаряща се държава (член 3), тъй като различните протоколи предвиждат специфични критерии за определяне на приложимото право (т.е. държавата по регистрация). Гаранцията, установена от Конвенцията (членове 1 и 2), се отнася както до вписания обект, така и до акцесорните права и обезщетението, а съответният протокол може да предвижда Конвенцията да се прилага по отношение на продажбата на обект (член 41 от Конвенцията). Конвенцията утвърждава правата на титулярите на тази единна реална гаранция по отношение на обекти от подвижното оборудване в случай на неизпълнение от страна на длъжника (членове 8—15). Накрая, Конвенцията създава международна система, която позволява на кредиторите да вписват гаранции по отношение на различни категории обекти от подвижното оборудване (членове 16—26), като се дава предимство на вписаната гаранция на кредитора (член 29).

2.2. Цели на Протокола за железопътния подвижен състав

Този инструмент има за цел да улесни финансирането на железопътни подвижни състави с висока стойност, като създава особено силна международна гаранция за кредиторите (продавачи на кредит и институции, които предоставят кредити за такива продажби), която им дава „абсолютно“ предимство по отношение на тези обекти, вписани в международен регистър.

Протоколът за железопътния подвижен състав установява някои правила за предимството и изпълнителната сила на вписаните международни гаранции за някои видове кредитори, които финансират железопътните подвижни състави, т.е. за длъжника, потенциалния продавач или лизингодателя. Освен това протоколът предоставя на кредиторите специфични средства за защита на правата при неизпълнение (член VII) и три варианта относно средствата за защита на правата при несъстоятелност на длъжника (член IX). Съгласно глава III до международния регистър има достъп чрез интернет и се създава надзорен орган. Накрая, при определени условия член XXV позволява на договарящите се страни да направят декларации по отношение на освобождаванията на обществените услуги.

Протоколът за железопътния подвижен състав създава международна система за уникална и непроменяема регистрация на международните гаранции. Протоколът допълва и засилва системата за европейски номер на возилото (приета по силата на Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система). Той гарантира, че страните могат да регистрират и проверяват гаранциите си, като използват интернет, независимо от това къде се намират в рамките на ЕС, като по този начин регистърът е достъпен 24 часа в денонощието.

Такъв инструмент вероятно ще бъде от голяма полза за европейската железопътна промишленост, както и за европейските банки и правителства, като насърчава инвестициите на капитали в железопътния сектор и благоприятства създаването на истински лизингов пазар.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

Инициативата на Комисията да предложи утвърждаването на Протокола за железопътния подвижен състав след подписването му от ЕС през 2009 г. беше предшествана от консултации с работната група за железопътния сектор, която е междусекторна асоциация, чиято работа е посветена на изпълнението на Протокола за железопътния подвижен състав и сред чиито членове са, наред с други, Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, Европейската

инвестиционна банка, Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF), Международният съюз на железниците (UIC) и Съюзът на европейската железопътна индустрия.

По време на консултациите беше обърнато особено внимание на тясната връзка между сключването на Протокола за железопътния подвижен състав и приемането на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт на 30 януари 2013 г.

Четвъртият законодателен пакет в областта на железопътния транспорт има за цел да насърчи повече иновации в железопътния транспорт на ЕС чрез отваряне на вътрешните пътнически пазари за конкуренция, опростяване на процедурите за разрешаване на подвижния състав и подобряване на управлението на инфраструктурата. Той се състои от законодателни предложения за изменението на три директиви и два регламента, заедно със съобщение и три доклада[2], и подчертава значението на финансирането на подвижния състав в подкрепа на отварянето на финансовите пазари, което е целта на Протокола за железопътния подвижен състав.

Приемането на Протокола за железопътния подвижен състав ще подкрепи новите инвестиции в подвижния състав в ЕС с последващи ползи за операторите и гражданите. По този начин Протоколът подпомага програмата на ЕС за икономически растеж, като насърчава повече инвестиции в инфраструктурата и подкрепя заетостта в производствения сектор като цяло.

Протоколът за железопътния подвижен състав е в съответствие и с целта за подпомагане на прехода към по-екологосъобразен и устойчив вид транспорт, като например железопътния транспорт, както се посочва в Бялата книга за транспорта от 2011 г.[3]

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3. Правомощия на Европейския съюз

Конвенцията от Кейптаун и нейните протоколи попадат частично в обхвата на изключителната компетентност на Европейския съюз. Съответно държавите членки не могат да ратифицират протоколите, без протоколите да са утвърдени преди това от ЕС.

Посредством решения на Съвета ЕС действително се присъедини едновременно към Протокола за въздухоплавателните средства и към Конвенцията от Кейптаун на 28.4.2009 г.[4] и подписа Протокола за железопътния подвижен състав на 10.12.2009 г.[5] Декларация относно компетентността на Европейската общност беше направена при подписването на Протокола за железопътния подвижен състав в съответствие с член XXII, параграф 2 от Протокола за железопътния подвижен състав, който изисква при подписването, приемането, утвърждаването или присъединяването регионалната организация за икономическа интеграция да направи декларация, като посочва въпросите, уредени от този протокол, по отношение на които ѝ е била прехвърлена компетентност от нейните държави членки.

---

2 Информация за четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт може да бъде намерена на следния адрес: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

3 „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, COM (2011) 144 окончателен, 28.3.2011 г.

4 2009/370/ЕО, ОВ L 121, 15.5.2009 г., стр. 3—7.

5 2009/940/ЕО, ОВ L 331, 16.12.2009 г., стр. 1—16.

Параграф 6 от Декларацията относно компетентността на Общността, направена при подписването, следва да бъде изменена, за да бъде актуализирана, а именно за да се вземе под внимание Решение 2012/757/ЕС на Комисията и да се коригира препратката към член V, параграф 2 от Протокола, която вместо това следва да бъде към член XIV. Следователно към момента на утвърждаването декларацията следва да бъде съответно изменена. Преразгледаният текст на декларацията относно компетентността на Европейския съюз е посочен в приложението.

Европейският съюз разполага с изключителна компетентност по някои въпроси, които са уредени от Протокола за железопътния подвижен състав и които засягат Регламент (ЕО) № 44/2001 от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела[6], Регламент (ЕО) № 1346/2000 от 29 май 2000 г. относно производството по несъстоятелност[7] и Регламент (ЕО) № 593/2008 от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения („Рим I“)[8]. Освен това съществува законодателство на Европейския съюз по въпроси, които са уредени от Протокола за железопътния подвижен състав и които засягат Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (преработена версия)[9] и Регламент (ЕО) № 881/2004 от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция[10].

4. Декларации по въпроси, попадащи в обхвата на изключителната компетентност на Европейския съюз

Няколко правила от Протокола за железопътния подвижен състав изискват или позволяват на договарящите се страни да направят декларации по отношение на приложимостта или обхвата на неговите разпоредби или начина, по който те ще се изпълняват.

Европейският съюз има правомощия да прави декларации, свързани с членове VI, VIII, IX и X от Протокола за железопътния подвижен състав, чийто предмет попада в обхвата на неговата изключителна компетентност.

Член VI от Протокола за железопътния подвижен състав („Избор на приложимо право“) предвижда, че страните по договор или свързан договор за гаранция могат да избират приложимото право. Това означава, че той урежда област, обхванатата от Регламент (ЕО) № 593/2008 от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения („Рим I“).

Този обширен избор на право не е съвместим със системата, въведена от Регламент № 593/2008.

Подобно на варианта, избран в Решение 2009/370/ЕО на Съвета от 6 април 2009 г. относно присъединяването на Европейската общност към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване и към Протокола към нея относно оборудването за въздухоплавателни средства, държавите — членки на Европейския съюз, ще продължават да прилагат разпоредбите на Регламент № 593/2008.

---

6 ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1.
7 ОВ L 160, 30.6.2000 г., стр. 1.
8 ОВ L 177, 4.7.2008 г., стр. 6.
9 ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
10 ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 3.

Тъй като член VI се прилага само ако е направена декларация по член XXVII от Протокола за железопътния подвижен състав, по време на утвърждаването му Европейският съюз не следва да прави декларация относно прилагането на член VI.

Член 55 от Конвенцията от Кейптаун („Изменение на разпоредбите относно охранителните мерки до произнасяне на окончателно решение“) предвижда възможността да не се прилагат разпоредбите на член 13 или на член 43, или и на двата, изцяло или частично. При присъединяването си към Конвенцията от Кейптаун Европейският съюз декларира, че членове 13 и 43 ще се прилагат единствено в съответствие с разпоредбите на член 31 от Регламент „Брюксел I“[11]. Трябва да се подчертае, че тази декларация е изцяло приложима към редакциите на членове 13 и 43 от Конвенцията от Кейптаун, според изменението им в член VIII от Протокола за железопътния подвижен състав. Както е посочено в член XXIX от Протокола за железопътния подвижен състав („Декларации съгласно конвенцията“), декларациите, направени съгласно Конвенцията от Кейптаун, включително направените по член 55, се считат за направени по силата на Протокола за железопътния подвижен състав, освен ако не е посочено друго.

По силата на член VIII, параграф 1, член VIII от протокола, в който са уредени временните охранителни мерки, се прилага изцяло или частично само ако договаряща се държава е направила утвърдителна декларация в този смисъл и в степента, указана в тази декларация. В случай че договаряща се държава направи такава декларация във връзка с член VIII, параграф 2, тя трябва да уточни срока, необходим за получаване на видовете временни охранителни мерки, изброени в член 13, параграф 1 от Конвенцията. Предлага се, че подобно на решеното в контекста на присъединяването към Протокола за въздухоплавателното оборудване, Европейският съюз следва да не прави декларацията, посочена в член VIII съгласно член XXVII, параграф 2.

Член IX („Средства за защита при несъстоятелност“) и член X („Помощ в случай на несъстоятелност“) са на практика идентични със съответстващите разпоредби от Протокола за въздухоплавателното оборудване, по отношение на които Съветът реши Съюзът да не се ангажира. Действително, горепосочените разпоредби се прилагат само в случай че договаряща се държава, която се явява основна юрисдикция по несъстоятелността, е направила утвърдителна декларация в този смисъл съгласно член XXVII.

Комисията счита, че когато основната юрисдикция по несъстоятелността е в държава — членка на ЕС, Регламент № 1346/2000 от 29 май 2000 г. относно производството по несъстоятелност следва във всички случаи да се прилага вместо Протокола за железопътния подвижен състав, подобно на това, което беше решено във връзка с Конвенцията от Кейптаун и Протокола за въздухоплавателното оборудване. За тази цел и с оглед на запазване на правната сигурност тя препоръчва Европейският съюз да не се ангажира с пълно или частично прилагане на нито един от вариантите, посочени в член IX от протокола.

От това следва, че се предлага Европейският съюз да не прави декларацията, посочена в член IX от протокола съгласно член XXVII, параграф 3, или декларацията по отношение на помощта в случай на несъстоятелност, посочена в член X, която е свързана с тази по член IX, съгласно член XXVII, параграф 1.

[11] ОВ L 121, 15.5.2009 г., стр. 7.

2013/0184 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно утвърждаването от името на Европейския съюз на Протокола от Люксембург 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.

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 81, параграф 2, във връзка с член 218, параграф 6, буква а) от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като взе предвид становището на Европейския парламент[1],

като има предвид, че:

(1) Европейският съюз работи за изграждане на единно съдебно пространство, основаващо се на принципа на взаимно признаване на съдебни решения.

(2) Протоколът към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване (наричана по-нататък „Конвенцията от Кейптаун“) по специфични въпроси за железопътния подвижен състав (наричан по-нататък „Протоколът за железопътния подвижен състав“), приет на 23 февруари 2007 г. в Люксембург, представлява полезен принос за правната уредба на международно равнище. По тази причина е желателно възможно най-скоро да започне прилагането на разпоредбите на този инструмент, засягащи въпроси от обхвата на изключителната компетентност на Европейския съюз.

(3) Комисията проведе преговори във връзка с Протокола за железопътния подвижен състав от името на Европейската общност по отношение на частта, попадаща в обхвата на изключителната компетентност на Европейската общност.

(4) В член XXII, параграф 1 от Протокола за железопътния подвижен състав се предвижда, че регионални организации за икономическа интеграция, които имат компетентност по някои въпроси, уредени от Протокола за железопътния подвижен състав, могат да подписват, приемат, утвърждават или да се присъединяват към посочения протокол.

(5) Някои от въпросите, уредени от Регламент (ЕО) № 44/2001 от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела[2], Регламент (ЕО) № 1346/2000 от 29 май 2000 г. относно производството по несъстоятелност[3], Регламент (ЕО)

[1] ОВ C […], […] г., стр. […].
[2] ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1.
[3] ОВ L 160, 30.6.2000 г., стр. 1.

№ 593/2008 от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения („Рим I“)[4], Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (преработена версия)[5] и Регламент (ЕО) № 881/2004 от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция[6], са предмет и на Протокола за железопътния подвижен състав.

(6) Европейската общност подписа Протокола за железопътния подвижен състав на 10.12.2009 г., след като Съветът разреши подписването чрез Решение 2009/940/ЕО от 30 ноември 2009 година[7].

(7) Европейският съюз има изключителна компетентност по някои въпроси, уредени от Протокола за железопътния подвижен състав, докато държавите членки имат компетентност по други въпроси, уредени от този инструмент.

(8) Следователно Европейският съюз следва да утвърди Протокола за железопътния подвижен състав. В член XXII, параграф 2 от Протокола за железопътния подвижен състав се предвижда, че при подписването, приемането, утвърждаването или присъединяването си дадена регионална организация за икономическа интеграция следва да направи декларация, в която се посочват въпросите, уредени от споменатия протокол, по отношение на които на тази организация е прехвърлена компетентност от нейните държави членки.

(9) Декларацията относно компетентността на Европейската общност беше направена при подписването на инструмента. Препоръчително е тази декларация да се поднови в момента на утвърждаването на Протокола за железопътния подвижен състав, с цел да се отчете развитието в законодателната област и да се коригира фактическа грешка, допусната в предходната декларация.

(10) Членове VII, VIII, IX и X от Протокола за железопътния подвижен състав се прилагат само в случай че договаряща се страна е направила декларация в този смисъл съгласно член XXVII от този протокол и при спазване на условията, определени в тази декларация. В момента на утвърждаването на Протокола за железопътния подвижен състав Европейският съюз няма да направи декларацията по член XXVII, параграф 2 относно прилагането на член VIII, нито която и да е от декларациите, разрешени съгласно член XXVII, параграфи 1 и 3. Компетентността на държавите членки относно материалноправните норми по отношение на несъстоятелността няма да бъде засегната.

(11) Обединеното кралство и Ирландия са обвързани с Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела, Регламент (ЕО) № 1346/2000 на Съвета от 29 май 2000 г. относно производството по несъстоятелност, Регламент (ЕО) № 593/2008 от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения („Рим I“) и следователно участват в приемането на настоящото решение.

(12) В съответствие с членове 1 и 2 от Протокол № 22 относно позицията на Дания, приложен към Договора за Европейския съюз и към Договора за

---

4 ОВ L 177, 4.7.2008 г., стр. 6.
5 ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
6 ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 3.
7 ОВ L 331, 16.12.2009 г., стр. 1—16.

функционирането на Европейския съюз, Дания не участва в приемането на настоящото решение и не е обвързана от него, нито от неговото прилагане,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

С настоящото от името на Европейския съюз се утвърждава Протоколът 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.

Текстът на протокола е приложен към настоящото решение.

Член 2

Председателят на Съвета определя лице, което да бъде упълномощено да извърши депозирането на инструмента за утвърждаване, от името на Европейския съюз, както е предвидено в член XXVII от протокола, така че да бъде изразено съгласието на Европейския съюз да се обвърже с него.

Член 3

По време на утвърждаването на протокола Европейският съюз представя декларацията, посочена в приложението, в съответствие с член XXII, параграф 2 от протокола.

Член 4

Настоящото решение влиза в сила на […] г.[8]

Съставено в Брюксел на … година.

За Съвета
Председател

[8] Датата на влизане в сила на споразумението ще бъде публикувана в *Официален вестник на Европейския съюз* от Генералния секретариат на Съвета.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Декларация съгласно член XXII, параграф 2 относно компетентността на Европейския съюз по въпроси, уредени от Протокола към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав („Протокол за железопътния подвижен състав“), приет на 23 февруари 2007 г. в Люксембург, по отношение на които държавите членки са прехвърлили своята компетентност на Европейския съюз

1. В член XXII от Протокола за железопътния подвижен състав се предвижда, че регионални организации за икономическа интеграция, които са съставени от суверенни държави и имат компетентност по някои въпроси, уредени от протокола, могат да го утвърдят, при условие че направят декларацията, посочена в член XXII, параграф 2. Европейският съюз реши да утвърди Протокола за железопътния подвижен състав и съответно прави такава декларация.

2. Настоящите членове на Европейския съюз са Кралство Белгия, Република България, Чешката република, Кралство Дания, Федерална република Германия, Република Естония, Ирландия, Република Гърция, Кралство Испания, Френската република, Италианската република, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Великото херцогство Люксембург, Република Унгария, Република Малта, Кралство Нидерландия, Република Австрия, Република Полша, Португалската република, Румъния, Република Словения, Словашката република, Република Финландия, Кралство Швеция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия.

3. Независимо от това настоящата декларация не се прилага по отношение на Кралство Дания в съответствие с членове 1 и 2 от Протокол (№ 22) относно позицията на Дания, приложен към Договора за Европейския съюз и към Договора за функционирането на Европейския съюз.

4. Настоящата декларация не е приложима спрямо териториите на държавите членки, в които не се прилага Договорът за функционирането на Европейския съюз, и не засяга мерки или позиции, които биха могли да бъдат приети във връзка с Протокола за железопътния подвижен състав от заинтересованите държави членки от името и в интерес на тези територии.

5. Държавите — членки на Европейския съюз, са прехвърлили компетентност на Общността по въпроси, които могат да засегнат или изменят разпоредбите на Регламент (ЕО) № 44/2001 от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела[1], Регламент (ЕО) № 1346/2000 от 29 май 2000 г. относно производството по несъстоятелност[2], Регламент (ЕО) № 593/2008 от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения („Рим I“)[3], Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (преработена версия)[4] и Регламент (ЕО) № 881/2004 от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция[5].

---

1 ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1.
2 ОВ L 160, 30.6.2000 г., стр. 1.
3 ОВ L 177, 4.7.2008 г., стр. 6.
4 ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
5 ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 3.

6. По отношение на системата за номериране на возилата, с Решение 2006/920/ЕО (Решение 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 система), наскоро актуализирано с Решение на Комисията 2012/757/ЕС, ЕС е приел система за номериране, която може да е подходяща за целите на идентифицирането на подвижните състави, както е посочено в член XIV от Протокола за железопътния подвижен състав.

Освен това, що се отнася до обмена на данни между държавите — членки на Европейския съюз, и международния регистър, Европейският съюз постигна значителен напредък с Решение 2007/756/ЕО (Решение 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/ЕО), наскоро актуализирано с Решение 2012/757/ЕС на Комисията. Държавите — членки на Европейския съюз, въведоха национални регистри на подвижния състав и дублирането на данни с международния регистър следва да се избягва.

7. Европейският съюз не прави декларация съгласно член XXVII, параграф 2 относно прилагането на член VIII, нито която и да е от декларациите, допустими съгласно член XXVII, алинеи 1 и 3. Държавите членки запазват компетентността си по отношение на материалноправните норми относно несъстоятелността.

8. Упражняването на компетентността, която държавите членки са прехвърлили на Европейския съюз в съответствие с Договора за Европейския съюз и Договора за функционирането на Европейския съюз, подлежи по своята същност на непрекъснато развитие. В рамките на Договорите компетентните институции могат да вземат решения, които определят обхвата на компетентност на Европейския съюз. По тази причина последният си запазва правото да изменя по съответен начин настоящата декларация, без това да представлява необходимо условие за упражняването на компетентността му по въпроси, уредени от Протокола за железопътния подвижен състав.