



Bruxelles, den 5.2.2024  
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 12. møde i den forberedende kommission for oprettelse af det internationale register for rullende jernbanemateriel og på det første møde i den tilsynsmyndighed, der er oprettet i henhold til artikel XII i Luxembourgprotokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr**

(EØS-relevant tekst)

## **BEGRUNDELSE**

### **1. FORSLAGETS GENSTAND**

Dette forslag vedrører den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det første møde i den tilsynsmyndighed, der er oprettet i henhold til artikel 17 i konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr ("Cape Town-konventionen") og artikel XII i protokollen til Cape Town-konventionen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel, vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007 ("Luxembourgprotokollen"), i forbindelse med den planlagte vedtagelse af:

- tilsynsmyndighedens vedtægter og forretningsorden
- aftalen mellem Luxembourgprotokollens tilsynsmyndighed og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om sekretariatets funktioner
- forskrifterne og procedurerne for det internationale register for rullende jernbanemateriel (Cape Town-konventionens artikel 17, stk. 2, litra d)-e)
- modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel, der er udarbejdet inden for rammerne af Landtransportudvalget under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE).

Det første møde i tilsynsmyndigheden for Luxembourgprotokollen er planlagt til den 8. marts 2024 i Bern, Schweiz.

Dette forslag er også relevant for den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 12. møde i den forberedende kommission for oprettelse af et internationalt register for rullende jernbanemateriel (midlertidig tilsynsmyndighed), som mødes til sit sidste møde den 7. marts 2024 i tilknytning til tilsynsmyndighedens første møde.

### **2. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

#### **2.1. Luxembourgprotokollen til Cape Town-konventionen**

##### *Baggrund*

Protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr ("Luxembourgprotokollen") blev vedtaget på en diplomatisk konference i Luxembourg den 23. februar 2007 under ledelse af Det Internationale Institut for Udarbejdelse af Ensartede Regler inden for Privatretten (UNIDROIT) og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF).

I Luxembourgprotokollen fastlægges en verdensomspændende retlig ramme for anerkendelse, prioritering og fuldbyrdelse af kreditor- og udlejningsrettigheder, som vil blive registreret i et internationalt register i henhold til artikel 16 i Cape Town-konventionen.

Det er vigtigt at bemærke, at det i Luxembourgprotokollens artikel XIV fastsættes, at registratoren skal indføre et system til tildeling af identifikationsnumre, som muliggør entydig identifikation af dele af det rullende jernbanemateriel.

Med protokollen indføres også et fælles system for tilbagelevering af skyldnerens aktiver i tilfælde af misligholdelse eller insolvens med forbehold af almene hensyn. Dette er nyttigt i forbindelse med mobilt udstyr, der krydser grænserne, idet der undgås retlig usikkerhed, når en lov, i henhold til hvilken aktivet blev finansieret, anfægtes ved retterne i en anden

jurisdiktion, hvor aktivet befinder sig. Ved at mindske risiciene for de virksomheder, der finansierer jernbanemateriel, bør Luxembourgprotokollen tiltrække flere private långivere, hvilket resulterer i billigere finansiering og skaber valgmuligheder for operatørerne med hensyn til omkostninger og typer af finansiering.

Den bør også tilskynde til kapitalinvesteringer, som igen fremmer produktionen af rullende materiel og letter leasing af nyt, moderne rullende materiel. Rådet for Den Europæiske Union anerkendte i sine konklusioner af 3. juni 2021<sup>1</sup>, "at der er behov for store investeringer fra sektorens side i det internationale rullende materiel til store afstande" og "også, at der er et presserende behov for investeringer fra den private sektor" og mindede "medlemsstaterne om eksistensen af internationale aftaler og traktater, som letter private investeringer, f.eks. Luxembourg-jernbaneprotokollen til Cape Town-konventionen" [om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr].

#### *Tiltrædelse til Den Europæiske Union*

Den Europæiske Union godkendte for så vidt angår sine beføjelser Luxembourgprotokollen i henhold til Rådets afgørelse 2014/888/EU af 4. december 2014 om på vegne af Den Europæiske Union at godkende protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr, som blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007<sup>2</sup>, med status som organisation for regional økonomisk integration (i henhold til artikel XXII i Luxembourgprotokollen).

Bilaget til denne rådsafgørelse indeholder en erklæring om Den Europæiske Unions kompetence på de områder, der er omfattet af Luxembourgprotokollen, hvor medlemsstaterne har overdraget deres kompetence til Unionen.

Dette vedrører visse områder vedrørende retternes kompetence og anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område, insolvensbehandling og lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser og visse områder af gældende EU-ret om jernbanetransport, navnlig interoperabilitet i jernbanesystemet, driften af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, nummereringssystemet for rullende jernbanemateriel og køretøjer, der registreres i EU, og som er omfattet af følgende EU-lovgivning:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet<sup>3</sup>, ophævet og omarbejdet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union<sup>4</sup>
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (agenturforordningen)<sup>5</sup>, ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur<sup>6</sup>
- Kommissionens beslutning 2006/920/EF af 11. august 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i

---

<sup>1</sup> Rådet (transport, telekommunikation og energi (transport)), 3. juni 2021: "Jernbaner i spidsen for intelligent og bæredygtig mobilitet" (ST 8790/21).

<sup>2</sup> EUT L 353 af 10.12.2014, s. 9.

<sup>3</sup> EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

<sup>4</sup> EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

<sup>5</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

<sup>6</sup> EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1.

det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog<sup>7</sup>, ophævet ved Kommissionens afgørelse 2012/757/EU af 14. november 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF<sup>8</sup>, ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1693 af 10 august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union<sup>9</sup>

- Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF<sup>10</sup>, ophævet ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF<sup>11</sup>.

### *Status for ratificeringen i EU og betingelserne for ikrafttræden*

Ud over Den Europæiske Union er Luxembourg, Sverige og Spanien de eneste EU-medlemsstater, der i øjeblikket også er parter i denne aftale<sup>12</sup>.

Efter Spaniens ratificering i januar 2023 blev den første forudsætning for Luxembourgprotokollens ikrafttræden, jf. artikel XXIII, stk. 1, opfyldt. Den anden forudsætning er, at tilsynsmyndighedens sekretariat deponerer et certifikat hos depositaren, der bekræfter, at det internationale register er fuldt operationelt, hvilket bør finde sted på det 12. møde i den forberedende kommission, der afholdes den 7. marts 2024. Tilsynsmyndighedens første møde er planlagt til den 8. marts 2024.

## **2.2. Tilsynsmyndigheden**

### *Opgaver og funktioner*

Tilsynsmyndigheden oprettes i henhold til artikel 17 i Cape Town-konventionen og artikel XII i Luxembourgprotokollen. Dens opgaver og funktioner, som de fremgår af bestemmelserne i Luxembourgprotokollen og artikel 17, stk. 2, i Cape Town-konventionen, er anført i artikel 5 i udkastet til vedtægter og bør i det væsentlige bestå af to grupper:

**Administrative opgaver:** udnævne registratoren, til enhver tid forhandle og ændre aftaler med registratoren og sørge for, at det internationale register fortsat fungerer, i tilfælde af at registratoren udskiftes, sammen med sekretariatet underskrive enhver aftale, der fastsætter de nærmere betingelser for udførelsen af sekretariatets opgaver, og til enhver tid forhandle og ændre en sådan aftale, regelmæssigt aflægge rapport til de kontraherende stater om opfyldelsen af forpligtelser i henhold til Cape Town-konventionen og Luxembourgprotokollen og regelmæssigt aflægge rapport til og bistå UNIDROIT med at udarbejde rapporter om den måde, hvorpå den internationale ordning, der er indført ved konventionen, har fungeret i praksis.

**Operationelle opgaver:** oprette, revidere og fra tid til anden ændre forskrifterne for det internationale register, føre tilsyn med registratorens aktiviteter og driften af det internationale

<sup>7</sup> EUT L 359 af 18.12.2006, s. 1.

<sup>8</sup> EUT L 345 af 15.12.2012, s. 1.

<sup>9</sup> EUT L 222 af 8.9.2023, s. 1.

<sup>10</sup> EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30.

<sup>11</sup> EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53.

<sup>12</sup> Status for ratificeringer pr. 5. december 2023.

register, efter anmodning fra registratoren yde vejledning til registratoren, gøre alt, hvad der er nødvendigt for at sikre, at der findes et effektivt elektronisk registreringssystem til gennemførelse af målene i Cape Town-konventionen og Luxembourgprotokollen.

#### *Sekretariat*

På den 7. (Bern, 23.-24. november 2005) og 12. (Bern, 29.-30. september 2015) generalforsamling i OTIF besluttede denne organisation at overtage tilsynsmyndighedens sekretariats opgaver i overensstemmelse med Luxembourgprotokollens artikel XII, stk. 6.

#### *Sammensætning*

Tilsynsmyndighedens medlemskab fastlægges i overensstemmelse med artikel XII, stk. 1, i Luxembourgprotokollen. I henhold til litra a) skal hver deltagerstat være medlem med mulighed for hver at udpege én repræsentant. I henhold til litra b) og c) udpeges højst tre andre stater af henholdsvis UNIDROIT og OTIF, hvis udnævnelsesvilkår udløber senest to år efter Luxembourgprotokollens ikrafttræden.

Ud over de fire ratificerende stater (Gabon, Luxembourg, Spanien og Sverige) har OTIF hidtil udpeget Algeriet, Tyrkiet og Det Forenede Kongerige, og UNIDROIT har udpeget Frankrig og Sydafrika som medlemmer af tilsynsmyndigheden. Et tredje land, der skal udpeges af UNIDROIT, er endnu ikke bekræftet.

### **2.3. Den forberedende kommission**

I resolution nr. 1 i slutakten fra diplomatkonferencen om vedtagelse af Luxembourgprotokollen (februar 2007) om oprettelse af tilsynsmyndigheden og det internationale register for rullende jernbanemateriel blev det besluttet at nedsætte en forberedende kommission, der i afventning af Luxembourgprotokollens ikrafttræden skal fungere som midlertidig tilsynsmyndighed for oprettelsen af det internationale register i samråd med UNIDROIT og OTIF. Hovedformålet med den forberedende kommission er at udarbejde forskrifter og procedurer for det internationale register og forberede oprettelsen af tilsynsmyndigheden. Den forberedende kommission er mødtes 11 gange, siden den blev nedsat. På sit 12. møde, der er planlagt til den 7. marts 2024, forventes den forberedende kommission at behandle og godkende det endelige udkast til de retsakter, der skal vedtages på tilsynsmyndighedens første møde, der er planlagt til den 8. marts 2024. Nærværende forslag til Rådets afgørelse har derfor til formål at fastlægge den holdning, der skal indtages på EU's vegne på begge møder vedrørende de samme afgørelser om vedtagelsen af tilsynsmyndighedens påtænkte retsakter.

### **2.4. De retsakter, der skal vedtages af tilsynsmyndigheden**

Den 8. marts 2024 forventes tilsynsmyndigheden på sit første møde og blandt andre punkter på dagsordenen at vedtage sine vedtægter og forretningsorden og aftalen mellem tilsynsmyndigheden og OTIF om sekretariatets funktioner. Disse instrumenter, som vil være bindende i henhold til folkeretten, vedrører alle tilsynsmyndighedens aktiviteter, herunder de områder, hvor Den Europæiske Union har enekompetence, og vil direkte påvirke Unionens deltagelse i dette organ<sup>13</sup>. Godkendelse af dem vil derfor kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen.

Tilsynsmyndigheden forventes desuden at vedtage andre retsakter vedrørende oprettelsen af det internationale register og dets funktion, som vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig:

---

<sup>13</sup> Unionen har ret til at deltage i tilsynsmyndighedens arbejde i henhold til artikel XII og XXII i Luxembourgprotokollen, sammenholdt med Rådets afgørelse 2014/888/EU. Se også nedenfor under afsnit 3.2.

### *Forskrifter og procedurer for det internationale register for rullende jernbanemateriel*

Formålet med de påtænkte retsakter er at organisere og regulere driften af det internationale register. De angiver, hvordan det internationale register er oprettet som en facilitet til forvaltning af registreringer af rullende jernbanemateriel i henhold til konventionen og protokollen, og indeholder passende bestemmelser til regulering af driften af et sådant register, hovedsagelig vedrørende anmodning om og tildeling af det entydige identifikationssystem for jernbanekøretøjer (URVIS), adgangskontrol, oplysningskrav, søgninger og andre krav, der er knyttet til registratoren, såsom klager eller ansvar og forsikring. Disse forskrifter og procedurer udstedes af tilsynsmyndigheden i henhold til artikel 17, stk. 2, litra d)-e), i Cape Town-konventionen og i overensstemmelse med artikel XIV, XV, XVI og XVII i Luxembourgprotokollen. Dette emne – registrering af rullende jernbanemateriel og dataudveksling mellem EU-medlemsstaterne og det internationale register – reguleres på EU-plan af: 1) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF<sup>14</sup> og 2) Kommissionens afgørelse 2012/757/EU om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF<sup>15</sup>. I Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 fastsættes fælles specifikationer for medlemsstaternes nationale køretøjsregistre samt specifikationer for det europæiske køretøjsregister (EVR), der forvaltes på centralt plan af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA). Denne afgørelse indeholder også bestemmelser om oprettelse af et europæisk køretøjsnummer (EVN), som er obligatorisk. EVN-formatet er foreskrevet i tillæg 6 til bilag II til Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614: "Dette tillæg beskriver det europæiske køretøjsnummer og det tilknyttede mærke, der anbringes på et synligt sted på køretøjet for at identificere det entydigt og på en permanent måde under kørslen." Endvidere henviser Kommissionens beslutning 2012/757/EU også til EVN som et af de operationelle krav til delsystemet "Drift og trafikstyring" i det europæiske jernbanesystem (punkt 4.2.2.3 i bilaget: "Det enkelte køretøj skal tildeles et europæisk køretøjsnummer, der klart adskiller det fra alle andre jernbanekøretøjer."). Derfor vil godkendelsen af forskrifterne og procedurerne i det internationale register, der er oprettet i henhold til Luxembourgprotokollen, være bindende i henhold til folkeretten og vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen.

### *Modelregler for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel*

Disse regler fastlægger metoder og ansvar for anbringelse af det entydige identifikationssystem for jernbanekøretøjer (URVIS) på rullende jernbanemateriel som omhandlet i Luxembourgprotokollen. Disse regler er frivillige, medmindre specifikke love kræver det. Under alle omstændigheder skal en part bekræfte, at disse regler er overholdt, hvis parten ønsker at lade sig registrere eller være begunstiget af eventuelle registrerede interesser, der er indført i Luxembourgprotokollens internationale register. En part, der ønsker at være bundet af disse regler, skal afgive en erklæring<sup>16</sup> og underrette registratoren herom. I henhold til modelreglerne forstås ved "part" enhver fysisk person, enhver virksomhed, ethvert selskab, enhver koncern, enhver regering, enhver stat eller ethvert agentur i en stat eller et agentur i en samling af stater eller enhver sammenslutning, enhver trust, ethvert joint venture, ethvert

<sup>14</sup> EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53.

<sup>15</sup> EUT L 345 af 15.12.2012, s. 1, senest ændret i juni 2020 (EUT L 188 af 15.6.2020, s. 16).

<sup>16</sup> "Vi forpligter os herved til at være bundet af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel (engelsk udgave) som ændret fra tid til anden, der er udstedt i Arbejdsgruppen vedrørende Jernbanetransports regi på datoen for denne erklæring."

konsortium eller ethvert partnerskab eller enhver anden enhed (uanset om den har status som særskilt juridisk person). Dette emne — mærkning af rullende jernbanemateriel — er reguleret på EU-plan ved Kommissionens ovennævnte afgørelse 2012/757/EU, navnlig i tillæg P til bilag I (Det europæiske køretøjsnummer og den tilknyttede literering på vognkassen, punkt 2 "Generelle retningslinjer for ekstern mærkning"). Derfor vil godkendelsen af disse modelregler være bindende i henhold til folkeretten og vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen.

### **3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE**

#### **3.1. Vedtagelse af tilsynsmyndighedens vedtægter**

I udkastet til tilsynsmyndighedens vedtægter defineres aspekter som status som juridisk person, opgaver og administrative rammer som krævet i Cape Town-konventionen og Luxembourgprotokollen. Vedtagelsen af vedtægterne er en forudsætning for tilsynsmyndighedens oprettelse og drift. Det foreslås derfor at støtte vedtagelsen heraf med forbehold af en mindre ændring af artikel 2 (Sammensætning) for at præcisere krydshenvisningen til de relevante bestemmelser i Luxembourgprotokollen (artikel XII, stk. 1, litra a), b) og c)).

#### **3.2. Vedtagelse af tilsynsmyndighedens forretningsorden**

Udkastet til tilsynsmyndighedens forretningsorden definerer aspekter såsom møderegler, repræsentationsregler, forslag og afgørelser samt afstemningsprocedurer. De skal vedtages i henhold til artikel XII, stk. 4, i Luxembourgprotokollen.

Artikel XXII i Luxembourgprotokollen fastsætter i stk. 1, at: "En organisation for regional økonomisk integration, som består af suveræne stater, og som har kompetence på nogle af de områder, der er omfattet af denne protokol, kan også undertegne, acceptere, godkende eller tiltræde denne protokol. I så fald har organisationen for regional økonomisk integration samme rettigheder og forpligtelser som en kontraherende stat, i det omfang organisationen har kompetence på de områder, der er omfattet af denne protokol (...)." I stk. 3 i samme artikel fastsættes følgende: "Alle henvisninger til "kontraherende stat", "kontraherende stater", "deltagerstat" eller "deltagerstater" i denne protokol gælder ligeledes en organisation for regional økonomisk integration, når konteksten tilsiger det."

EU har tiltrådt Luxembourgprotokollen. Det følger af Luxembourgprotokollens artikel XXII, stk. 3, at EU som en organisation for regional økonomisk integration ("REIO") skal betragtes som deltagerstat i henhold til artikel XII, stk. 1, i Luxembourgprotokollen og derfor skal betragtes som et fuldgyldigt medlem af tilsynsmyndigheden med samme status, rettigheder og forpligtelser som enhver anden stat, der er part i Luxembourgprotokollen.

På denne baggrund synes de nuværende bestemmelser i udkastet til forretningsordenen ikke fuldt ud at være i overensstemmelse med ovennævnte bestemmelser i Luxembourgprotokollen:

I artikel 1 (Definitioner) hedder det i udkastet til forretningsordenen, at "medlemmer" skal forstås som "repræsentanter for de deltagende stater og udpegede stater, der tilsammen udgør medlemskab af tilsynsmyndigheden". Den indeholder også en særskilt definition af "regional organisation", dvs. en "organisation for regional økonomisk integration som defineret i protokollens artikel XXII, som har ratificeret eller tiltrådt både konventionen og protokollen inden for rammerne af sine beføjelser". I betragtning af den nuværende ordlyd af artikel 4 og 16 kunne denne sondring tyde på, at EU (som en REIO) ikke ville være et fuldgyldigt medlem

af tilsynsmyndigheden i strid med bestemmelserne i Luxembourgprotokollen (artikel XII og artikel XXII).

I artikel 4 (Repræsentation af medlemmer) anføres det i stk. 1 i udkastet til forretningsorden, at hver deltagerstat og udpeget stat skal være repræsenteret og stemme på tilsynsmyndighedens møder. I stk. 2 fastsættes følgende: "Et medlem kan lade sig repræsentere af et andet medlem på et møde i tilsynsmyndigheden. Intet medlem kan dog repræsentere mere end ét andet medlem på et møde i tilsynsmyndigheden". I stk. 3 fastsættes det, at en REIO (kun) har ret til at blive repræsenteret. Dette kunne igen tyde på, at EU ikke ville blive betragtet som et medlem i sig selv, da dets stemmeret ikke udtrykkeligt er fastsat i lighed med andre deltagerstater.

I artikel 16 (Afstemningsprocedurer) henvises der i udkastet til forretningsorden kun til "medlemmer", som i henhold til artikel 1 ikke udtrykkeligt omfatter EU som en REIO. Den indeholder heller ingen regler om en REIO's udøvelse af stemmerettigheder.

Ud over de præciseringer, der skal indføres i udkastet til forretningsorden for at sikre, at EU er repræsenteret som fuldgyldigt medlem af tilsynsmyndigheden, bør spørgsmålet om udøvelse af EU's stemmerettigheder overvejes i lyset af de regler, der gælder i henhold til OTIF, som er medsponsor for Luxembourgprotokollen med UNIDROIT, og som varetager tilsynsmyndighedens sekretariatsfunktion.

Artikel 38 i konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) bestemmer følgende:

*"§ 2 Den regionale organisation kan udøve de rettigheder, som tilkommer dens medlemmer i henhold til konventionen, i det omfang de omfatter anliggender, der henhører under dens kompetence. Dette gælder også for de forpligtelser, der pålægges medlemsstaterne i henhold til konventionen (...)." og*

*"§ 3 Med henblik på udøvelse af stemmeretten (...) har den regionale organisation det antal stemmer, der svarer til antallet af dens medlemmer, som også er medlemmer af organisationen. Sidstnævnte kan kun udøve deres rettigheder, navnlig deres stemmeret, i det omfang § 2 tillader det."*

I henhold til ovennævnte COTIF-bestemmelser hedder det i artikel 6 i aftalen mellem Den Europæiske Union og OTIF om Den Europæiske Unions tiltrædelse af COTIF af 9. maj 1980<sup>17</sup>:

*"1. Når det drejer sig om beslutninger inden for områder, der henhører under Unionens enekompetence, udøver Den Europæiske Union de stemmerettigheder, der tilkommer dens medlemsstater i henhold til konventionen.*

*2. Når det drejer sig om beslutninger inden for områder, hvor Unionen har delt kompetence med sine medlemsstater, stemmer enten Unionen eller dens medlemsstater.*

*3. Med forbehold af artikel 26, stk. 7, i konventionen råder Unionen over samme antal stemmer som de af dens medlemsstater, som også er parter i konventionen. Når Unionen stemmer, stemmer dens medlemsstater ikke."*

Rådets afgørelse 2014/888/EU af 4. december 2014 om på vegne af Den Europæiske Union at godkende Luxembourgprotokollen indeholder i bilaget en erklæring om EU's kompetence på de områder, der er omfattet af Luxembourgprotokollen, og for hvilke medlemsstaterne har

<sup>17</sup> EUT L 51 af 23.2.2013, s. 8.



overdraget deres kompetence til Unionen. I betragtning 2, 3 og 7 i nævnte rådsafgørelse præciseres det, at Unionen har enekompetence på disse områder.

Det er derfor relevant og hensigtsmæssigt, at udøvelsen af stemmerettigheder for tilsynsmyndighedens afgørelser, der falder ind under Unionens enekompetence, følger den samme procedure som den, der gælder i COTIF for så vidt angår REIO'er, dvs. at EU udøver sine medlemsstaters stemmeret i spørgsmål, der henhører under Unionens kompetence (substitution), ved at afgive så mange stemmer, som medlemsstaterne har ret til, om nødvendigt i overensstemmelse med en forud fastlagt EU-holdning.

Et andet eksempel på en sådan tilgang findes i artikel 3, stk. 8, i statuten for Haagerkonferencen om International Privatre<sup>18</sup>.

Det foreslås derfor at godkende udkastet til tilsynsmyndighedens forretningsorden med forbehold af, at der indføres ændringer, der afspejler Den Europæiske Unions status som fuldgyldigt medlem af tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i Luxembourgprotokollen, for at sikre, at dens ret til at være repræsenteret og dens stemmeret sikres effektivt.

### **3.3. Aftale mellem Luxembourgprotokollens tilsynsmyndighed og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om sekretariatets funktioner**

I henhold til Luxembourgprotokollens artikel XII, stk. 6, påhviler det OTIF at påtage sig rollen som tilsynsmyndighedens sekretariat, når protokollen træder i kraft, og at være vært for tilsynsmyndighedens møder i Bern, Schweiz.

I den påtænkte aftale mellem tilsynsmyndigheden og OTIF fastsættes de nærmere betingelser for udførelsen af tilsynsmyndighedens sekretariats opgaver. Dette omfatter bl.a. udførelse af almindeligt arbejde i forbindelse med sådanne møder, herunder udstedelse af mødeindkaldelser, dagsordener, udarbejdelse og formidling af dokumenter til og hidrørende fra sådanne møder, og at fungere som kontaktpunkt for tilsynsmyndigheden over for tredjemand. I henhold til aftalen bør OTIF have ret til at være repræsenteret på tilsynsmyndighedens møder uden stemmeret og modtage økonomisk kompensation for udførelsen af tilsynsmyndighedens sekretariats opgaver.

Vedtagelsen af denne aftale er nødvendig for at sikre en god organisation og forvaltning af tilsynsmyndighedens arbejde. Det foreslås derfor at støtte tilsynsmyndighedens vedtagelse heraf.

### **3.4. Vedtagelse af forskrifter og procedurer for det internationale register for rullende jernbanemateriel**

Forskrifter og procedurer for det internationale register for rullende jernbanemateriel udstedes af tilsynsmyndigheden i henhold til artikel 17, stk. 2, litra d)-e), i Cape Town-konventionen og i overensstemmelse med artikel XIV, XV, XVI og XVII i Luxembourgprotokollen. De udgør den retlige ramme for forvaltningen af det internationale register.

Med hensyn til forholdet mellem URVIS-identifikatoren og det europæiske køretøjsnummer, der er reguleret på EU-plan ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614, giver punkt 5.3.1 i disse forskrifter mulighed for at anvende et *nationalt eller regionalt identifikationsnummer* med lignende karakteristika som URVIS-identifikatoren og mærkningsreglerne, som mindst svarer til de minimumsstandarder, der er fastsat i modelreglerne. Selv om registreringssystemerne i henhold til EU-retten og

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

Luxembourgprotokollen omhandler det samme aktuelle spørgsmål om identifikation og registrering af rullende jernbanemateriel, har de forskellige mål og formål, nemlig operationelle (tekniske) for førstnævnte og økonomiske for sidstnævnte. Som følge heraf kan de to systemer eksistere side om side, og afhængigt af udviklingen i dette internationale register og dets anvendelse og udviklingen af det europæiske køretøjsregister, der i øjeblikket er reguleret ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614, bør Den Europæiske Union være i stand til at stræbe efter en varig forbindelse mellem de to registre og identifikationssystemer.

Da vedtagelsen af forskrifterne og procedurerne for det internationale register for rullende jernbanemateriel er nødvendig for at sikre driften af det internationale register, og da disse bestemmelser er forenelige med EU's relevante retlige ramme, foreslås det at støtte tilsynsmyndighedens vedtagelse heraf.

### **3.5. Vedtagelse af modelregler for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel**

Som anført i punkt 4.5 i modelreglerne er URVIS-identifikatoren og mærkningen heraf på rullende jernbanemateriel et supplement til og berører ikke de eksisterende nummereringssystemer, der anvendes i overensstemmelse med gældende lovgivning om godkendelse eller drift af rullende jernbanemateriel, og erstatter ikke de eksisterende registrerings- eller informationssystemer, der anvendes i stater eller grupper af stater til drift af rullende jernbanemateriel, såsom EVR og EVN, der er reguleret ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614, for Den Europæiske Unions vedkommende.

For EU vil konsekvensen af modelreglerne være, at der på rullende materiel findes både identifikatorer og mærkninger. Det skal bemærkes, at disse ikke er de eneste mærkninger på et køretøj, som omfatter andre operationelle mærkninger, f.eks. fra fabrikanten.

For at nå sit mål er det nødvendigt, at Luxembourgprotokollen bygger på et klart identifikations- og mærkningssystem baseret på internationale standarder. Disse modelregler giver mulighed for en rimelig tilgang, der ikke er i strid med Den Europæiske Unions relevante retlige ramme. Det foreslås derfor at støtte tilsynsmyndighedens vedtagelse heraf.

## **4. RETSGRUNDLAG**

### **4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag**

#### *4.1.1. Principper*

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om fastlæggelse af, "*hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen*".

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "*vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver*"<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014 i sag C-399/12, Tyskland mod Rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

#### *4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Tilsynsmyndigheden er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr ("Luxembourgprotokollen") i overensstemmelse med dens artikel XII.

De retsakter, som tilsynsmyndigheden skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. Som anført i det foregående afsnit vil de påtænkte retsakter være bindende i henhold til de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ, og vil kunne påvirke indholdet af EU-lovgivningen, nemlig: direktiv (EU) 2016/797, Kommissionens afgørelse 2012/757/EU og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 og selve Unionens deltagelse i Luxembourgprotokollens funktion, som blev tildelt ved Rådets afgørelse 2014/888/EU.

De påtænkte retsakter hverken supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

#### **4.2. Materielt retsgrundlag**

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har to formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer må betragtes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, kun have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller element tilsiger.

Hovedformålet med og indholdet af den påtænkte retsakt vedrører "jernbanetransport". Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 91 i TEUF.

#### **4.3. Konklusion**

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 91 i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det 12. møde i den forberedende kommission for oprettelse af det internationale register for rullende jernbanemateriel og på det første møde i den tilsynsmyndighed, der er oprettet i henhold til artikel XII i Luxembourgprotokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr**

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen har for så vidt angår sine beføjelser godkendt protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr ("Cape Town-konventionen"), der blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007 ("Luxembourgprotokollen"), i henhold til Rådets afgørelse 2014/888/EU af 4. december 2014<sup>20</sup> og fik status som organisation for regional økonomisk integration i henhold til nævnte protokol.
- (2) Luxembourgprotokollens tilsynsmyndighed forventes på sit første møde den 8. marts 2024 og blandt andre punkter på dagsordenen at vedtage sine vedtægter og sin forretningsorden, aftalen mellem tilsynsmyndigheden og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om tilsynsmyndighedens sekretariats funktioner og andre retsakter vedrørende oprettelse og drift af det internationale register for rullende jernbanemateriel (artikel 17, stk. 2, litra d), i Cape Town-konventionen), navnlig reglerne for det internationale register for rullende jernbanemateriel og modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel, der er udarbejdet inden for rammerne af Landtransportkomitéen under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa.
- (3) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på tilsynsmyndighedens første møde, bør fastlægges, da Unionen er kontraherende part i Luxembourgprotokollen, og de afgørelser, som tilsynsmyndigheden skal træffe, kan føre til vedtagelse af retsakter, der er bindende i henhold til folkeretten, og som vil kunne få afgørende indflydelse på

---

<sup>20</sup> Rådets afgørelse 2014/888/EU af 4. december 2014 om på vegne af Den Europæiske Union at godkende protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr, som blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007 (EUT L 353 af 10.12.2014, s. 9).

Unionens deltagelse i dette organ og indholdet af EU-lovgivningen, nemlig: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning)<sup>21</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur<sup>22</sup>, Kommissionens afgørelse 2012/757/EU af 14. november 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF<sup>23</sup> og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF<sup>24</sup>.

- (4) Tilsynsmyndigheden forventes at vedtage udkastet til vedtægter, hvori der defineres aspekter såsom status som juridisk person, opgaver og administrative rammer som krævet i Cape Town-konventionen og Luxembourgprotokollen. Vedtagelsen af vedtægterne er en forudsætning for tilsynsmyndighedens oprettelse og drift og bør derfor støttes. Der bør foreslås en mindre ændring af bestemmelsen om tilsynsmyndighedens sammensætning for at præcisere krydshenvisningen til de relevante bestemmelser i Luxembourgprotokollen (artikel XII, stk. 1).
- (5) Tilsynsmyndigheden forventes også at vedtage sit udkast til forretningsordenen, hvori der fastlægges aspekter såsom møderegler, repræsentationsregler, forslag og afgørelser samt afstemningsprocedurer. Det nuværende udkast til forretningsordenen er imidlertid ikke i overensstemmelse med bestemmelserne i Luxembourgprotokollen, hvori det anerkendes, at organisationer for regional økonomisk integration har samme status som en deltagerstat, da der med disse bestemmelser indføres uberettigede sondringer mellem på den ene side deltagerstater som sådan, der har ret til repræsentation og til at stemme ved afgørelser, der skal træffes af tilsynsmyndigheden, og på den anden side organisationer for regional økonomisk integration, der ikke udtrykkelig omtales som medlemmer af tilsynsmyndigheden. Der er derfor behov for at foreslå ændringer af forretningsordenen for at sikre, at Den Europæiske Unions medlemskab af og stemmeret i tilsynsmyndigheden reelt sikres i overensstemmelse med bestemmelserne i Luxembourgprotokollen, herunder for så vidt angår afstemningsregler vedrørende spørgsmål, der henhører under Unionens enekompetence. De resterende bestemmelser i udkastet til forretningsordenen bør dog støttes.
- (6) I henhold til Luxembourgprotokollens artikel XII, stk. 6, påhviler det OTIF at påtage sig rollen som tilsynsmyndighedens sekretariat, når protokollen træder i kraft. I den påtænkte aftale mellem tilsynsmyndigheden og OTIF fastsættes de nærmere betingelser for udførelsen af de opgaver, som tilsynsmyndighedens sekretariat forestår. Vedtagelsen af denne aftale er nødvendig for at sikre en god forvaltning af tilsynsmyndighedens arbejde og bør derfor støttes.
- (7) I henhold til artikel 17 i Cape Town-konventionen og artikel XII i Luxembourgprotokollen skal tilsynsmyndigheden sørge for oprettelse af det internationale register over rullende jernbanemateriel. Den skal også sikre, at der findes et effektivt anmeldelsesbaseret elektronisk system til gennemførelse af Luxembourgprotokollens mål ved om nødvendigt at indføre, revidere og ændre

---

<sup>21</sup> EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

<sup>22</sup> EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1.

<sup>23</sup> EUT L 345 af 15.12.2012, s. 1.

<sup>24</sup> EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53.

forskrifter og procedurer for det internationale register. Disse forskrifter og procedurer fastsættes af tilsynsmyndigheden i henhold til artikel 17, stk. 2, litra d)-e), i Cape Town-konventionen og i overensstemmelse med artikel XIV, XV, XVI og XVII i Luxembourgprotokollen. De er nødvendige for at skabe de retlige rammer for driften af det internationale register, navnlig med hensyn til anmodning om og tildeling af URVIS-identifikatoren (Unique Rail Vehicle Identification System). Inden for EU er registrering og identifikation af rullende jernbanemateriel også reguleret ved direktiv (EU) 2016/797 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614, som bl.a. indeholder specifikationer for et europæisk køretøjsnummer (EVN) og for et europæisk køretøjsregister (EVR). Selv om systemerne i henhold til EU-retten og Luxembourgprotokollen omhandler det samme aktuelle spørgsmål om identifikation og registrering af rullende jernbanemateriel, har de forskellige mål og formål, nemlig operationelle (tekniske) for førstnævnte og økonomiske for sidstnævnte. Som følge heraf er de retlige bestemmelser på nuværende tidspunkt ikke i konflikt med hinanden, og de to systemer kan eksistere side om side. Unionen bør derfor kunne tilstræbe en vedvarende komplementaritet mellem disse registre og identifikationssystemer. Da vedtagelsen af disse regler er nødvendig for at sikre driften af det internationale register, og da reglerne er forenelige og i overensstemmelse med EU's retlige ramme, bør tilsynsmyndighedens vedtagelse af dem støttes.

- (8) For at nå sit målskal Luxembourgprotokollen bygge på et klart identifikations- og mærkningssystem for rullende jernbanemateriel, som er baseret på internationale standarder. De planlagte modelregler for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel udgør en ramme for tildeling af URVIS-identifikatoren og mærkningen heraf på rullende jernbanemateriel. I henhold til disse modelregler supplerer URVIS-identifikatormærkningen ethvert andet eksisterende mærkningssystem, som f.eks. det EU-system, der fremgår af Kommissionens afgørelse 2012/757/EU. Disse modelregler er ikke i strid med Den Europæiske Unions gældende relevante retlige ramme. Det foreslås derfor at støtte tilsynsmyndighedens vedtagelse heraf —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 12. møde i den forberedende kommission og på den første samling i tilsynsmyndigheden for protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr, som blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007, er fastlagt i bilaget.

Unionens repræsentanter i udvalget kan uden yderligere afgørelse truffet af Rådet tilslutte sig mindre ændringer af de holdninger, der er nævnt i bilaget til denne afgørelse.

#### *Artikel 2*

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*