



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 6 februari 2024
(OR. en)

6230/24

Interinstitutionellt ärende:
2024/0033(NLE)

TRANS 46

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	6 februari 2024
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2024) 58 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det tolfte mötet i den förberedande kommissionen för inrättandet av det internationella registret för rullande järnvägsmateriel och vid det första mötet i den tillsynsmyndighet som inrättats i enlighet med artikel XII i Luxemburgprotokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom

För delegationerna bifogas dokument – COM(2024) 58 final.

Bilaga: COM(2024) 58 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 5.2.2024
COM(2024) 58 final

2024/0033 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det tolfte mötet i den förberedande kommissionen för inrättandet av det internationella registret för rullande järnvägsmateriel och vid det första mötet i den tillsynsmyndighet som inrättats i enlighet med artikel XII i Luxemburgprotokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det första mötet i den tillsynsmyndighet som inrättats i enlighet med artikel 17 i konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (*Kapstadskonventionen*) och artikel XII i protokollet till Kapstadskonventionen om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel, som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007 (*Luxemburgprotokollet*), i samband med det planerade antagandet av följande:

- Tillsynsmyndighetens stadgar och arbetsordning.
- Avtalet mellan tillsynsmyndigheten för Luxemburgprotokollet och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) om sekretariatets uppgifter.
- Arbetsordning och förfaranden för det internationella registret för rullande järnvägsmateriel (artikel 17.2 d–e i Kapstadskonventionen).
- Modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel som utarbetats inom ramen för landtransportkommittén inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece).

Luxemburgprotokollets tillsynsmyndighets första möte planeras äga rum den 8 mars 2024 i Bern, Schweiz.

Detta förslag är också relevant för den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det tolfte mötet i den förberedande kommissionen för inrättandet av det internationella registret för rullande järnvägsmateriel (*den provisoriska tillsynsmyndigheten*), vars sista möte hålls den 7 mars 2024 i anslutning till tillsynsmyndighetens första möte.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1 Luxemburgprotokollet till Kapstadskonventionen

Bakgrund

Protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (*Luxemburgprotokollet*) antogs av en diplomatkonferens i Luxemburg den 23 februari 2007 under överinseende av Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit) och Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif).

Genom Luxemburgprotokollet inrättas en global rättslig ram för erkännande, prioritering och verkställighet av borgenärernas och uthyrarnas rättigheter, som kommer att registreras i ett internationellt register i enlighet med artikel 16 i Kapstadskonventionen.

Det är viktigt att notera att det i artikel XIV i Luxemburgprotokollet föreskrivs att ett system ska fastställas för registreringsmyndighetens fördelning av identifikationsnummer som

möjliggör en otvetydig identifiering av föremål som ingår som delar av rullande järnvägsmateriel.

Genom protokollet inrättas också ett gemensamt system för att återta tillgången om gäldenären ställer in betalningarna eller blir insolvent, med förbehåll för skyddsåtgärder i allmänhetens intresse. Detta är till hjälp när det gäller flyttbar egendom som passerar gränser, då det bidrar till att motverka rättslig osäkerhet när en lag enligt vilken tillgången har finansierats bestrids vid domstolar i en annan jurisdiktion, där tillgången är belägen. Eftersom Luxemburgprotokollet minskar riskerna för dem som finansierar järnvägsutrustning bör det göra det mer attraktivt för privata långivare att låna ut pengar, vilket leder till billigare finansiering och skapar valmöjligheter för aktörerna när det gäller kostnader för och typer av finansiering.

Det bör också uppmuntra kapitalinvesteringar, vilket i sin tur främjar produktionen av rullande materiel och underlättar leasing av ny, modern rullande materiel. I sina slutsatser av den 3 juni 2021¹ konstaterade rådet att det insåg att ”sektorn måste göra stora investeringar i internationell rullande materiel för fjärrtrafik” och att ”det finns ett akut behov av investeringar från den privata sektorn”. Rådet erinrade även medlemsstaterna om att ”det finns internationella avtal och fördrag som underlättar privata investeringar, såsom Luxemburgprotokollet till Kapstadskonventionen [om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom]”.

Europeiska unionens anslutning

Europeiska unionen har (med avseende på sin behörighet) godkänt Luxemburgprotokollet i enlighet med rådets beslut 2014/888/EU av den 4 december 2014 om godkännande, på Europeiska unionens vägnar, av protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom, som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007², med status som regional organisation för ekonomisk integration (i enlighet med artikel XXII i Luxemburgprotokollet).

Bilagan till detta rådsbeslut innehåller en förklaring om Europeiska unionens behörighet i frågor som regleras av Luxemburgprotokollet, med avseende på vilka medlemsstaterna har överfört sin behörighet till unionen.

Detta avser vissa områden som rör domstols behörighet och erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, insolvensförfaranden och tillämplig lag för avtalsförpliktelser samt vissa delar av regelverket för järnvägstransporter, särskilt driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, Europeiska unionens järnvägsbyrås verksamhet, numreringssystemet för rullande järnvägsmateriel och fordonsregistrering inom EU, som omfattas av följande unionslagstiftning:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen³, upphävt och omarbetat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen⁴.

¹ Rådets (transport, telekommunikation och energi) möte den 3 juni 2021: *Att ge järnvägen en ledande roll på området för smart och hållbar mobilitet* (ST 8790/21)

² EUT L 353, 10.12.2014, s. 9.

³ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁴ EUT L 138, 26.5.2016, s. 44.

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen)⁵, upphävd genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå⁶.
- Kommissionens beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet drift och trafikledning hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg⁷, upphävt genom kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG⁸, ändrat genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1693 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen⁹.
- Kommissionens beslut 2007/756/EG av den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artiklarna 14.4 och 14.5 i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG¹⁰, upphävt genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG¹¹.

Ratificeringsstatus i EU och villkor för ikraftträdande

Utöver Europeiska unionen är Luxemburg, Spanien och Sverige för närvarande de enda EU-medlemsstater som också är parter i detta avtal¹².

Efter Spaniens ratificering i januari 2023 uppfylldes det första villkoret för ikraftträdandet av Luxemburgprotokollet enligt artikel XXIII.1. Det andra villkoret är att tillsynsmyndighetens sekretariat deponerar ett intyg hos depositarien i vilket det bekräftas att det internationella registret är fullt operativt, vilket bör ske vid den förberedande kommissionens tolfte möte den 7 mars 2024. Tillsynsmyndighetens första möte planeras äga rum den 8 mars 2024.

2.2 Tillsynsmyndigheten

Arbetsuppgifter och funktioner

Tillsynsmyndigheten utses i enlighet med artikel 17 i Kapstadskonventionen och artikel XII i Luxemburgprotokollet. Dess uppgifter och funktioner, i enlighet med bestämmelserna i Luxemburgprotokollet och artikel 17.2 i Kapstadskonventionen, förtecknas i artikel 5 i utkastet till stadgar och bör huvudsakligen bestå av följande två typer av uppgifter:

⁵ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁶ EUT L 138, 26.5.2016, s. 1.

⁷ EUT L 359, 18.12.2006, s. 1.

⁸ EUT L 345, 15.12.2012, s. 1.

⁹ EUT L 222, 8.9.2023, s. 1.

¹⁰ EUT L 305, 23.11.2007, s. 30.

¹¹ EUT L 268, 26.10.2018, s. 53.

¹² Ratificeringsstatus den 5 december 2023.

Administrativa: utse registreringsmyndigheten, förhandla om avtal med denna och från tid till annan ändra dem, samt vid byte av registreringsmyndighet se till att det internationella registret fortsätter att fungera, tillsammans med sekretariatet underteckna alla avtal där villkoren för utförandet av sekretariatsuppgifterna fastställs närmare, och från tid till annan förhandla om och ändra sådana avtal, regelbundet rapportera till de fördragsslutande staterna om hur myndigheten fullgör sina skyldigheter enligt Kapstadskonventionen och Luxemburgprotokollet, regelbundet rapportera till och bistå Unidroit vid utarbetandet av rapporter om hur den internationella ordning som inrättats genom konventionen fungerar i praktiken.

Operativa: fastställa, se över och från tid till annan ändra arbetsordningen för det internationella registret, utöva tillsyn över registreringsmyndighetens verksamhet och driften av det internationella registret, ge vägledning till registreringsmyndigheten på dennas begäran, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att det finns ett effektivt anmälningsbaserat elektroniskt registreringssystem för att genomföra Kapstadskonventionens och Luxemburgprotokollets mål.

Sekretariat

Vid Otifs sjunde och tolfte generalförsamlingar (i Bern den 23–24 november 2005 respektive den 29–30 september 2015) fattade Otif beslut om att åta sig sekretariatsuppgifterna för tillsynsmyndighetens räkning, i enlighet med artikel XII.6 i Luxemburgprotokollet.

Sammansättning

Tillsynsmyndighetens sammansättning fastställs i enlighet med artikel XII.1 i Luxemburgprotokollet. I led a föreskrivs att varje deltagarstat ska vara medlem, med möjlighet för var och en av dem att utse en företrädare. I led b och c föreskrivs att högst tre andra stater ska utses av Unidroit respektive av Otif. Mandatperioden för dessa löper ut senast två år efter den dag då Luxemburgprotokollet träder i kraft.

Utöver de fyra stater som har ratificerat protokollet (Gabon, Luxemburg, Spanien och Sverige) har Otif hittills utsett Algeriet, Förenade kungariket och Turkiet som medlemmar av tillsynsmyndigheten, och Unidroit har utsett Frankrike och Sydafrika. Unidroit ämnar utse en tredje stat, men har ännu inte bekräftat vilken.

2.3 Den förberedande kommissionen

Vid diplomatkonferensen om antagande av Luxemburgprotokollet (februari 2007) om inrättande av en tillsynsmyndighet och ett internationellt register för rullande järnvägsmateriel antogs resolution nr 1 i slutakten, där det fastslogs att man i avvaktan på att Luxemburgprotokollet träder i kraft ska inrätta en förberedande kommission med full befogenhet att agera som provisorisk tillsynsmyndighet för inrättandet av det internationella registret, i samråd med Unidroit och Otif. Huvudsyftet med den förberedande kommissionen är att utarbeta arbetsordning och förfaranden för det internationella registret och att förbereda inrättandet av tillsynsmyndigheten. Den förberedande kommissionen har sammanträtt elva gånger sedan den inrättades. Vid sitt tolfte möte den 7 mars 2024 förväntas den förberedande kommissionen behandla och anta de slutliga utkasterna till de akter som ska antas vid tillsynsmyndighetens första möte den 8 mars 2024. Detta förslag till rådets beslut syftar därför till att fastställa den ståndpunkt som ska intas på EU:s vägnar vid båda mötena när det gäller samma beslut om antagande av tillsynsmyndighetens planerade akter.

2.4 Tillsynsmyndighetens planerade akter

Vid sitt första möte den 8 mars 2024 förväntas tillsynsmyndigheten bland andra punkter på dagordningen anta sina stadgar och sin arbetsordning samt sitt avtal med Otif rörande sekretariatets uppgifter. Dessa instrument, som kommer att vara bindande enligt internationell rätt, avser hela omfattningen av tillsynsmyndighetens verksamhet, inbegripet de områden där Europeiska unionen har exklusiv behörighet, och kommer att direkt påverka unionens deltagande i det organet¹³. Godkännandet av dem kan därför komma att på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionslagstiftningen.

Tillsynsmyndigheten förväntas också anta följande akter som rör inrättandet av det internationella registret och dess funktion, vilka på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i EU-lagstiftningen:

Arbetsordning och förfaranden för det internationella registret för rullande järnvägsmateriel

Syftet med de planerade akterna är att organisera och reglera det internationella registrets verksamhet. I akterna anges hur det internationella registret har inrättats som den instans som hanterar registreringar av rullande järnvägsmateriel enligt konventionen och protokollet, och där finns lämpliga bestämmelser för att reglera driften av ett sådant register, främst när det gäller begäran om och tilldelning av identifierare för systemet för enhetlig identifiering av järnvägsfordon (*Unique Rail Vehicle Identification System*, Urvis), tillträdeskontroll, informationskrav, sökningar och andra krav som är kopplade till registreringsmyndigheten, såsom klagomål, ansvar och försäkring. Denna arbetsordning och dessa förfaranden ska utfärdas av tillsynsmyndigheten i enlighet med artikel 17.2 d–e i Kapstadskonventionen och i enlighet med artiklarna XIV, XV, XVI och XVII i Luxemburgprotokollet. Denna fråga – registrering av rullande järnvägsmateriel och utbyte av uppgifter mellan EU:s medlemsstater och det internationella registret – regleras på unionsnivå genom 1) kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 (om driftskompatibiliteten i järnvägssystemet) och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG¹⁴, och 2) kommissionens beslut 2012/757/EU om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG¹⁵. I kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 fastställs gemensamma specifikationer för medlemsstaternas nationella fordonsregister samt specifikationer för det europeiska fordonsregister som förvaltas på central nivå av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). I det beslutet föreskrivs också att ett obligatoriskt europeiskt fordonsnummer ska inrättas. Formatet för det europeiska fordonsnumret anges i tillägg 6 till bilaga II till kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614: ”I detta tillägg beskrivs det europeiska fordonsnumret och tillhörande märkning som ska anbringas på ett synligt sätt på varje fordon för att permanent ge det en unik identitet i driftsammanhang.” Dessutom hänvisar kommissionens beslut 2012/757/EU också till det europeiska fordonsnumret som ett av de operationella kraven för delsystemet ”Drift och trafikledning” i järnvägssystemet i Europeiska unionen (i avsnitt 4.2.2.3 i bilaga I till beslutet anges att varje fordon ska ha ett unikt europeiskt fordonsnummer som identifierar det i förhållande till alla andra järnvägsfordon). Genom antagandet får arbetsordningen och förfarandena för det internationella register som inrättas i

¹³ Unionen har rätt att delta i tillsynsmyndighetens arbete i enlighet med artikel XII jämförd med artikel XXII i Luxemburgprotokollet och rådets beslut 2014/888/EU. Se även nedan under avsnitt 3.2.

¹⁴ EUT L 268, 26.10.2018, s. 53.

¹⁵ EUT L 345, 15.12.2012, s. 1, senast ändrad i juni 2020 (EUT L 188, 15.6.2020, s. 16).

enlighet med Luxemburgprotokollet således bindande verkan enligt internationell rätt och kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftningen.

Modellregler för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel

I dessa regler fastställs metoder och ansvarsområden för anbringande av Urvis-identifierare på rullande järnvägsmateriel i enlighet med Luxemburgprotokollet. Dessa regler är frivilliga, utom när särskilda lagar kräver att de följs. Hur som helst måste en part bekräfta att dessa regler följs för att få registrera, eller vara förmånstagare till, ett registreringsbart intresse i Luxemburgprotokollets internationella register. En part som önskar vara bunden av dessa regler ska avge en förklaring¹⁶ och underrätta registreringsmyndigheten om detta. I den mening som avses i modellreglerna avses med ”part” en fysisk person, ett företag, en regering, en stat eller ett statligt organ eller ett organ i en samling stater, eller en sammanslutning, en trust, ett samriskföretag, ett konsortium, ett partnerskap, ett enmansbolag eller en annan enhet (oavsett om den är en separat juridisk person eller inte). Denna fråga – märkning av rullande järnvägsmateriel – regleras på unionsnivå genom ovannämnda kommissionens beslut 2012/757/EU, särskilt i tillägg P till dess bilaga I (Europeiskt fordonnummer och tillhörande alfabetisk märkning på karosseriet, avsnitt 2 ”Allmänna bestämmelser för yttre märkning”). Genom godkännandet får dessa modellregler således bindande verkan enligt internationell rätt och kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftningen.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1 Antagande av tillsynsmyndighetens stadgar

I utkastet till stadgar för tillsynsmyndigheten fastställs bland annat myndighetens status som juridisk person, uppgifter och administrativa ramar, i enlighet med Kapstadskonventionen och Luxemburgprotokollet. Antagandet av stadgarna är en förutsättning för inrättandet av tillsynsmyndigheten och för dess verksamhet. Därför är förslaget att stödja att stadgarna antas, med förbehåll för en mindre ändring av artikel 2 (Sammansättning) för att förtydliga korshänvisningen till de relevanta bestämmelserna i Luxemburgprotokollet (artikel XII.1 a, b och c).

3.2 Antagande av tillsynsmyndighetens arbetsordning

I utkastet till tillsynsmyndighetens arbetsordning fastställs bland annat mötesregler, regler om företrädare, förslag och beslut samt omröstningsförfaranden. De ska antas i enlighet med artikel XII.4 i Luxemburgprotokollet.

I artikel XXII i Luxemburgprotokollet föreskrivs följande i punkt 1: ”Även en regional organisation för ekonomisk integration som utgörs av suveräna stater och är behörig på vissa områden som regleras i detta protokoll får underteckna, godta och godkänna protokollet eller ansluta sig till det. I sådana fall ska den regionala organisationen för ekonomisk integration ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat, i den mån som

¹⁶ “We hereby undertake to be bound by the Model Rules on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock (English edition) as amended from time to time, issued under the auspices of the Working Party on Rail Transport, as at the date of this declaration” (Översättning: Vi förbinder oss härmed att vara bundna av modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel (engelsk utgåva), i dess ändrade lydelse, som utfärdats av arbetsgruppen för järnvägstransporter vid tidpunkten för denna förklaring).

organisationen är behörig på områden som regleras i detta protokoll. (...).” I punkt 3 i samma artikel föreskrivs följande: ”Varje hänvisning till fördragsslutande stat, fördragsslutande stater, stat som är part eller stater som är parter i detta protokoll ska även gälla för en regional organisation för ekonomisk integration, när detta framgår av sammanhanget.”

EU har anslutit sig till Luxemburgprotokollet. I enlighet med artikel XXII.3 i Luxemburgprotokollet ska EU, i egenskap av regional organisation för ekonomisk integration, betraktas som en deltagarstat enligt artikel XII.1 i Luxemburgprotokollet och därför betraktas som en fullvärdig medlem av tillsynsmyndigheten med samma status, rättigheter och skyldigheter som varje annan deltagarstat till Luxemburgprotokollet.

Med detta i åtanke förefaller bestämmelserna i det nuvarande utkastet till arbetsordning inte vara helt i linje med de ovannämnda bestämmelserna i Luxemburgprotokollet:

I artikel 1 (Definitioner) föreskrivs i utkastet till arbetsordning att begreppet ”*Members*” (medlemmar) avser ”*representatives of the State Parties and Designated States who collectively constitute the membership of the Supervisory Authority*” (företrädare för deltagarstaterna och de utsedda staterna som tillsammans är tillsynsmyndighetens medlemmar). I utkastet fastställs också en separat definition av begreppet ”*Regional Organization*” (regional organisation), dvs. en ”*Regional Economic Integration Organization as defined in Article XXII of the Protocol and which has ratified or acceded both to the Convention and the Protocol in respect of its competences*” (en regional organisation för ekonomisk integration enligt definitionen i artikel XXII i protokollet som har ratificerat eller anslutit sig till både konventionen och protokollet inom ramen för sin behörighet. Med beaktande av den nuvarande ordalydelsen i artiklarna 4 och 16 skulle denna åtskillnad kunna tyda på att EU (i egenskap av en regional organisation för ekonomisk integration) inte skulle vara en fullvärdig medlem av tillsynsmyndigheten, i strid med bestämmelserna i Luxemburgprotokollet (artiklarna XII och XXII).

I artikel 4 (Medlemmarnas företrädare) anges i punkt 1 i utkastet till arbetsordning att varje deltagarstat och utsedd stat ska företrädas och rösta vid tillsynsmyndighetens möten. Punkt 2 lyder som följer: ”*A Member may arrange to be represented at a meeting of the Supervisory Authority by another Member. However, no Member may represent more than one other Member at a meeting of the Supervisory Authority*” (En medlem får låta sig företrädas av en annan medlem vid tillsynsmyndighetens möte. Ingen medlem får dock företräda mer än en annan medlem vid ett möte i tillsynsmyndigheten). I punkt 3 fastställs att en regional organisation för ekonomisk integration (endast) ska ha rätt att låta sig företrädas. Detta skulle återigen kunna tyda på att EU inte skulle betraktas som en självständig medlem, eftersom dess rösträtt inte uttryckligen föreskrivs på samma sätt som för andra deltagarstater.

I artikel 16 (Omröstningsförfaranden) hänvisar utkastet till arbetsordning endast till ”medlemmar”, som enligt artikel 1 inte uttryckligen omfattar EU som en regional organisation för ekonomisk integration. Artikeln innehåller inte heller några regler om utövandet av rösträtt för regionala organisationer för ekonomisk integration.

Utöver de förtydliganden som måste införas i utkastet till arbetsordning för att säkerställa att EU företräds som fullvärdig medlem av tillsynsmyndigheten, bör frågan om utövandet av EU:s rösträtt behandlas mot bakgrund av de regler som är tillämpliga enligt Otif, som

tillsammans med Unidroit understöder Luxemburgprotokollet och som tillhandahåller tillsynsmyndighetens sekretariatsuppgifter.

I artikel 38 i avtalet om internationell järnvägstrafik (Cotif) föreskrivs följande:

“§2 The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention (...).” (Den regionala organisationen får utöva de rättigheter som dess medlemmar åtnjuter enligt konventionen i den mån de omfattar frågor för vilka den är behörig. Detta gäller även medlemsstaternas skyldigheter enligt konventionen), och

”§3 For the purposes of the exercise of the right to vote (...), the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2”, (Vid utövandet av rösträtten (...) ska den regionala organisationen ha lika många röster som de av dess medlemmar som också är medlemsstater i organisationen. De senare får endast utöva sina rättigheter, särskilt sin rösträtt, i den utsträckning det är tillåtet enligt 2 §).

Med tillämpning av ovannämnda bestämmelser i Cotif föreskrivs följande i artikel 6 i avtalet mellan Europeiska unionen och Otif om Europeiska unionens anslutning till Cotif av den 9 maj 1980¹⁷:

- ”1. För beslut i frågor där unionen har exklusiv behörighet ska unionen inneha sina medlemsstaters rösträtt enligt fördraget.
2. För beslut i frågor där unionen delar behörighet med sina medlemsstater ska antingen unionen eller dess medlemsstater rösta.
3. Om inte annat föreskrivs i artikel 26.7 i fördraget, ska unionen förfoga över det antal röster som motsvarar dem som innehas av de medlemsstater som även är parter i fördraget. När unionen röstar, får dess medlemsstater inte rösta.”

Bilagan till rådets beslut 2014/888/EU av den 4 december 2014 om godkännande, på Europeiska unionens vägnar, av Luxemburgprotokollet innehåller en förklaring om EU:s behörighet i frågor som regleras av Luxemburgprotokollet, med avseende på vilka medlemsstaterna har *överfört* sin behörighet till unionen. I skälen 2, 3 och 7 i nämnda rådsbeslut klargörs att unionen har exklusiv behörighet på dessa områden.

Det är därför relevant och lämpligt att utövandet av rösträtten, för beslut av tillsynsmyndigheten som omfattas av unionens exklusiva behörighet, följer samma förfarande som det som är tillämpligt i Cotif när det gäller regionala organisationer för ekonomisk integration, dvs. att EU utövar sina medlemsstaters rösträtt i frågor som omfattas av unionens behörighet (ersättning) genom att avge så många röster som medlemsstaterna har rätt till, vid behov i enlighet med en på förhand fastställd unionsständpunkt.

Ett annat exempel på ett sådant tillvägagångssätt finns i artikel 3.8 i stadgan för Haagkonferensen för internationell privaträtt¹⁸.

¹⁷ EUT L 51, 23.2.2013, s. 8.

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

Förslaget är därför att utkastet till arbetsordning för tillsynsmyndigheten godkänns med förbehåll för att ändringar införs som återspeglar Europeiska unionens ställning som fullvärdig medlem av tillsynsmyndigheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna i Luxemburgprotokollet, vilket säkerställer att unionens rätt att företrädas och dess rösträtt garanteras i praktiken.

3.3 Avtal mellan tillsynsmyndigheten för Luxemburgprotokollet och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) om sekretariatsuppgifterna

I enlighet med artikel XII.6 i Luxemburgprotokollet ankommer det på Otif att utföra sekretariatsuppgifterna för tillsynsmyndigheten när protokollet träder i kraft och att stå värd för tillsynsmyndighetens möten i Bern, Schweiz.

I det planerade avtalet mellan tillsynsmyndigheten och Otif fastställs detaljerade villkor för utförandet av sekretariatsuppgifterna för tillsynsmyndighetens räkning. Dessa inbegriper bland annat allt sedvanligt arbete i samband med sådana möten, inbegripet utfärdande av kallelser till möten, dagordningar, utarbetande och utdelning av möteshandlingar och dokument som uppkommit genom sådana möten, och funktionen som tillsynsmyndighetens kontaktpunkt gentemot tredje part. Enligt avtalet bör Otif ha rätt att företrädas vid tillsynsmyndighetens möten, utan rösträtt, och få ekonomisk ersättning för de sekretariatsuppgifter som organisationen utför för tillsynsmyndighetens räkning.

Antagandet av detta avtal är nödvändigt för att säkerställa att tillsynsmyndighetens arbete organiseras och förvaltas väl. Förslaget är därför att stödja att det antas av tillsynsmyndigheten.

3.4 Antagande av arbetsordning och förfaranden för det internationella registret för rullande järnvägsmateriel

Arbetsordning och förfarandena för det internationella registret för rullande järnvägsmateriel ska utfärdas av tillsynsmyndigheten i enlighet med artikel 17.2 d–e i Kapstadskonventionen och i enlighet med artiklarna XIV, XV, XVI och XVII i Luxemburgprotokollet. De utgör den rättsliga ramen för förvaltningen av det internationella registret.

När det gäller förhållandet mellan Urvis-identifieraren och det europeiska fordonsnummer som regleras på EU-nivå genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614, föreskrivs i punkt 5.3.1 i denna arbetsordning möjligheten att använda ett *nationellt eller regionalt identifieringsnummer* med liknande egenskaper som Urvis-identifieraren och märkningsreglerna, vilka åtminstone motsvarar de minimistandarder som fastställs i modellreglerna. Även om registreringssystemen enligt EU-lagstiftningen och Luxemburgprotokollet behandlar samma aktuella fråga om identifiering och registrering av rullande järnvägsmateriel har de olika syften, nämligen operativa (tekniska) för identifieringens del och ekonomiska för registreringsdel. Följaktligen kan de två systemen samexistera, och beroende på utvecklingen av detta internationella register och dess användning, och utvecklingen av det europeiska fordonsregister som för närvarande regleras genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614, bör Europeiska unionen kunna eftersträva en varaktig komplementaritet mellan de båda registren och de båda identifieringssystemen.

Eftersom antagandet av arbetsordning och förfaranden för det internationella registret för rullande järnvägsmateriel är nödvändigt för att säkerställa driften av det internationella

registret, och eftersom dessa bestämmelser är förenliga med EU:s relevanta rättsliga ram, är förslaget att stödja att de antas av tillsynsmyndigheten.

3.5 Antagande av modellregler för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel

Såsom anges i punkt 4.5 i modellreglerna är Urvis-identifieraren och dess märkning på rullande järnvägsmateriel något som går utöver och inte påverkar de befintliga numreringssystem som tillämpas i enlighet med tillämplig lagstiftning om godkännande eller drift av rullande järnvägsmateriel och som inte ersätter de befintliga register- eller informationssystem som används i stater eller grupper av stater för drift av rullande järnvägsmateriel, såsom, för Europeiska unionens del, det europeiska fordonsregistret och det europeiska fordonsnumret som regleras genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614.

För EU blir följden av modellreglerna att både identifierare och märkningar ska placeras tillsammans på rullande materiel. Det bör noteras att dessa inte är de enda märkningarna på fordonet, som har andra märkningar, t.ex. från tillverkaren.

För att Luxemburgprotokollets mål ska kunna uppnås krävs ett tydligt system för identifiering och märkning som bygger på internationella standarder. I dessa modellregler föreskrivs ett rimligt tillvägagångssätt som inte strider mot det relevanta rättsliga regelverket i Europeiska unionen. Förslaget är därför att stödja att de antas av tillsynsmyndigheten.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1 Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1 Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet akter med rättslig verkan omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”¹⁹.

4.1.2 Tillämpning i det aktuella fallet

Tillsynsmyndigheten är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (Luxemburgprotokollet), i enlighet med artikel XII i detta.

De akter som ska antas av tillsynsmyndigheten ska anta utgör akter med rättslig verkan. Såsom förklaras i föregående avsnitt blir de planerade akterna bindande enligt de regler i internationell rätt som styr organet i fråga och kan komma att påverka innehållet i EU-

¹⁹ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

lagstiftningen, nämligen direktiv (EU) 2016/797, kommissionens beslut 2012/757/EU och kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614, och unionens själva deltagande i Luxemburgprotokollets funktion, vilket beviljas genom rådets beslut 2014/888/EU.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2 Materiell rättslig grund

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

Den planerade aktens huvudsakliga syfte och innehåll avser järnvägstransport. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91 i EUF-fördraget.

4.3 Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 91 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det tolfte mötet i den förberedande kommissionen för inrättandet av det internationella registret för rullande järnvägsmateriel och vid det första mötet i den tillsynsmyndighet som inrättats i enlighet med artikel XII i Luxemburgprotokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

av följande skäl:

- (1) Unionen har, med avseende på sin behörighet, godkänt protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (*Kapstadskonventionen*), vilket antogs i Luxemburg den 23 februari 2007 (*Luxemburgprotokollet*), i enlighet med rådets beslut 2014/888/EU av den 4 december 2014²⁰, och fick status som regional organisation för ekonomisk integration enligt det protokollet.
- (2) Vid sitt första möte den 8 mars 2024 förväntas tillsynsmyndigheten för Luxemburgprotokollet bland andra punkter på dagordningen anta sina stadgar och sin arbetsordning, sitt avtal med den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) om funktionerna för tillsynsmyndighetens sekretariat och andra akter som rör inrättandet och driften av det internationella registret för rullande järnvägsmateriel (artikel 17.2 d i Kapstadskonventionen), särskilt arbetsordningen för det internationella registret för rullande järnvägsmateriel och modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel som utarbetats inom ramen för

²⁰ Rådets beslut 2014/888/EU av den 4 december 2014 om godkännande, på Europeiska unionens vägnar, av protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007 (EUT L 353, 10.12.2014, s. 9).

landtransportkommittén inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

- (3) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid tillsynsmyndighetens första möte, eftersom unionen är fördragsslutande part i Luxemburgprotokollet och de beslut som ska fattas av tillsynsmyndigheten kan leda till att akter antas som har bindande verkan enligt internationell rätt och på ett avgörande sätt kan påverka unionens deltagande i detta organ och innehållet i unionslagstiftningen, nämligen följande: Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)²¹, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå²², kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG²³ och kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG²⁴.
- (4) Tillsynsmyndigheten förväntas anta sitt utkast till stadgar, där bland annat myndighetens status som juridisk person, dess uppgifter och dess administrativa ramar anges, i enlighet med Kapstadskonventionen och Luxemburgprotokollet. Antagandet av stadgarna är en förutsättning för inrättandet av tillsynsmyndigheten och för dess verksamhet, och bör därför stödjas. En mindre ändring bör föreslås i bestämmelsen om tillsynsmyndighetens sammansättning för att förtydliga korshänvisningen till de relevanta bestämmelserna i Luxemburgprotokollet (artikel XII.1).
- (5) Tillsynsmyndigheten förväntas också anta sitt utkast till arbetsordning, där bland annat mötesregler, regler om företrädare, förslag och beslut samt omröstningsförfaranden anges. Det nuvarande utkastet till arbetsordning ligger emellertid inte i linje med bestämmelserna i Luxemburgprotokollet, där ställningen för regionala organisationer för ekonomisk integration erkänns som likvärdig med en deltagarstats ställning, då det i utkastet till arbetsordning finns omotiverade skillnader mellan deltagarstater (som i sig har rätt att vara företrädare och att rösta om beslut som ska fattas av tillsynsmyndigheten) och regionala organisationer för ekonomisk integration (som inte uttryckligen nämns som medlemmar i tillsynsmyndigheten). Det är därför nödvändigt att föreslå ändringar av arbetsordningen för att säkerställa att Europeiska unionens medlemskap och rösträtt i tillsynsmyndigheten faktiskt föreskrivs i enlighet med bestämmelserna i Luxemburgprotokollet, inbegripet omröstningsregler i frågor som omfattas av unionens exklusiva behörighet. De återstående bestämmelserna i utkastet till arbetsordning bör dock stödjas.
- (6) I enlighet med artikel XII.6 i Luxemburgprotokollet ankommer det på Otif att utföra tillsynsmyndighetens sekretariatsuppgifter när protokollet träder i kraft. I det planerade avtalet mellan tillsynsmyndigheten och Otif fastställs detaljerade villkor för utförandet av sekretariatsuppgifterna för tillsynsmyndighetens räkning. Antagandet av detta avtal

²¹ EUT L 138, 26.5.2016, s. 44.

²² EUT L 138, 26.5.2016, s. 1.

²³ EUT L 345, 15.12.2012, s. 1.

²⁴ EUT L 268, 26.10.2018, s. 53.

är nödvändigt för att säkerställa god förvaltning av tillsynsmyndighetens arbete, och bör därför stödjas.

- (7) Enligt artikel 17 i Kapstadskonventionen och artikel XII i Luxemburgprotokollet ska tillsynsmyndigheten inrätta det internationella registret för rullande järnvägsmateriel. Den ska också säkerställa att det finns ett effektivt registreringsbaserat elektroniskt system för att genomföra Luxemburgprotokollets mål genom att upprätta, se över och vid behov ändra arbetsordning och förfaranden för det internationella registret. Denna arbetsordning och dessa förfaranden ska utfärdas av tillsynsmyndigheten i enlighet med artikel 17.2 d–e i Kapstadskonventionen och i enlighet med artiklarna XIV, XV, XVI och XVII i Luxemburgprotokollet. De behövs för att tillhandahålla den rättsliga ramen för driften av det internationella registret, särskilt när det gäller begäran om och tilldelning av identifierare för systemet för enhetlig identifiering av järnvägsfordon (Urviss). Inom EU regleras registrering och identifiering av rullande järnvägsmateriel också genom direktiv (EU) 2016/797 och kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614, som bland annat innehåller specifikationer för ett europeiskt fordonsnummer och ett europeiskt fordonsregister. Även om systemen enligt EU-lagstiftningen och Luxemburgprotokollet behandlar samma aktuella fråga om identifiering och registrering av rullande järnvägsmateriel, har de olika syften, nämligen operativa (tekniska) för identifieringens del och ekonomiska för registreringsdel. Följaktligen står de nuvarande rättsliga bestämmelserna inte i konflikt med varandra, och de två systemen kan samexistera. Unionen bör därför kunna eftersträva en varaktig komplementaritet mellan dessa register och identifieringssystem. Eftersom antagandet av dessa regler är nödvändigt för att säkerställa att det internationella registret fungerar, och eftersom dessa regler är förenliga med varandra och med EU:s rättsliga ram, bör tillsynsmyndighetens antagande av dem stödjas.
- (8) För att Luxemburgprotokollets mål ska kunna uppnås krävs ett tydligt system för identifiering och märkning av rullande järnvägsmateriel som bygger på internationella standarder. De planerade modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel utgör en ram för tilldelningen av Urviss-identifierare och deras märkning på rullande järnvägsmateriel. Enligt dessa modellregler är märkningen med Urviss-identifieraren ett tillägg till alla andra befintliga märkningssystem, såsom det EU-system som fastställs i kommissionens beslut 2012/757/EU. Dessa modellregler strider inte mot Europeiska unionens nuvarande relevanta rättsliga ram. Förslaget är därför att stödja att de antas av tillsynsmyndigheten.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det tolfte mötet i den förberedande kommissionen och vid det första mötet i tillsynsmyndigheten för protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom, som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007, anges i bilagan.

Mindre ändringar av de ståndpunkter som anges i bilagan till detta beslut får godkännas av unionens företrädare i kommittén utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*