

Bruxelles, den 9. marts 2026
(OR. en)

7139/26

**Interinstitutionel sag:
2026/0071 (NLE)**

TRANS 133

FORSLAG

fra: Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 9. marts 2026

til: Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Vedr.: Forslag til
RÅDETS AFGØRELSE
om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det tredje 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

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 122 final.

Bilag: COM(2026) 122 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 9.3.2026
COM(2026) 122 final

2026/0071 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det tredje 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

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det tredje 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 det planlagte:

- (1) forslag om at tage en ny version af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel (i det følgende også benævnt "modelreglerne") til efterretning samt
- (2) revision af tilsynsmyndighedens vedtægter og forretningsorden.

Det tredje møde i tilsynsmyndigheden for Luxembourgprotokollen er planlagt til den 14. april 2026 i Bern, Schweiz.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Luxembourgprotokollen til Cape Town-konventionen

2.1.1. SAGSFORLØB

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 Mellemlstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF). Den trådte i kraft den 8. marts 2024.

I Luxembourgprotokollen fastlægges en verdensomspændende retlig ramme for anerkendelse, prioritering og fuldbyrdelse af kreditor- og udlejningsrettigheder, som skal registreres 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 tilbagelevering¹ 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.

¹ Jf. kapitel III i Cape Town-konventionen og kapitel II i Luxembourg-protokollen.

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 2021², "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].

2.1.2. 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 2007³, med status som organisation for regional økonomisk integration (i henhold til artikel XXII i Luxembourgprotokollen).

Bilaget til rådsafgørelse 2014/888/EU 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 (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union⁴
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur⁵
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union⁶

² Rådet (transport, telekommunikation og energi (transport)), 3. juni 2021: "Jernbaner i spidsen for intelligent og bæredygtig mobilitet" (ST 8790/21).

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

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

⁶ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 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) 2016/797⁷.

Ud over Den Europæiske Union er Luxembourg, Sverige og Spanien de eneste EU-medlemsstater, der i øjeblikket også er parter i Luxembourgprotokollen.

2.2. Tilsynsmyndigheden

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 dens vedtægter⁸ og består hovedsagelig af administrative og operationelle opgaver.

På sin 7. (Bern, 23.-24. november 2005) og 12. (Bern, 29.-30. september 2015) generalforsamling⁹ besluttede OTIF at overtage tilsynsmyndighedens sekretariats opgaver i overensstemmelse med Luxembourgprotokollens artikel XII, stk. 6.

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.

2.2.1. Ekspertkommissionens åbningssession

Tilsynsmyndigheden har på sit første møde nedsat en ekspertkommission, der skal bistå den i udførelsen af dens opgaver, jf. artikel XII, stk. 5, litra b), i Luxembourgprotokollen og artikel 6 i tilsynsmyndighedens vedtægter. Ekspertkommissionen består af personer, som tilsynsmyndigheden anser for at have de nødvendige kvalifikationer og den nødvendige ekspertise og erfaring til en sådan stilling. De udvælges blandt personer, der er indstillet af deltagerstaterne, signatarstaterne og af formanden.

Det konstituerende møde i ekspertkommissionen fandt sted i november 2025. På dette møde blev formanden og de to næstformænd valgt. Ekspertkommissionen drøftede også sine operationelle rammer, herunder ekspertkommissionens mandat og arbejdsordninger, gennemgik bestemmelserne og procedurerne for det internationale register over interesser i rullende materiel og fremsatte betragtninger om at øge opmærksomheden om Luxembourgprotokollen.

På det konstituerende møde bemærkede ekspertkommissionen også, at vedtagelsen af revision 3 af standardreglerne er frivillig, og ekspertkommissionen var enig i, at revision 3 af standardreglerne bør forelægges tilsynsmyndigheden til orientering, da

⁷ 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 (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

⁸ Tilsynsmyndighedens vedtægter (Luxembourgprotokollen) vedtaget af Tilsynsmyndigheden på dens første møde den 8. marts 2024.

⁹ Assemblée générale AG 12/21 30.09.2015 ENDELIGT DOKUMENT – Punkt 7.5 (https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_Generalversammlung/AG_12_21_document_final_e_add_1-4_.pdf).

ekspertkommissionen fandt, at der ikke var behov for formelle skridt fra tilsynsmyndighedens side i forbindelse med denne revision.

2.3. De retsakter, der skal vedtages af tilsynsmyndigheden

På dette tredje møde forventes tilsynsmyndigheden bl.a. at *tage* en ny version af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel (revision 3) *til efterretning* samt at revidere sine egne vedtægter og sin forretningsorden i overensstemmelse med artikel 12 i førstnævnte og artikel 18 i sidstnævnte.

2.3.1. Modelregler

I modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel fastlægges metoder og ansvar for anbringelse af det entydige identifikationssystem for jernbanekøretøjer (URVIS) på rullende jernbanemateriel som omhandlet i Luxembourgprotokollen. Unionens holdning til godkendelsen heraf i den oprindelige udgave er fastlagt i Rådets afgørelse (EU) 2024/851¹⁰, og for så vidt angår godkendelsen i deres anden udgave, i Rådets afgørelse (EU) 2025/853¹¹.

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. I henhold til punkt 4.2 i modelreglerne skal en part, der ønsker at være bundet af disse regler, afgive en erklæring¹² og underrette registratoren herom.

Standardreglerne udstedes under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE), arbejdsgruppen for jernbanetransport (SC.2). På sit tredje møde (september 2025) drøftede og godkendte Revisionsudvalget tilføjelsen af et nyt tredje tillæg om *anvendelse af digitale løsninger til levering af oplysninger til en kreditor om rullende jernbanemateriel med henvisning til URVIS-identifikatoren*. Senere, på sit 79. møde (12.-14. november 2025), vedtog arbejdsgruppen for jernbanetransport (SC.2) de ovennævnte ændringer og blev enige om, at ændringerne skulle træde i kraft på tidspunktet for offentliggørelsen af rapporten fra det 79. møde i SC.2, og bad sekretariatet om at udarbejde en *endnu ikke officiel* konsolideret revision 3 af modelreglerne.

Sekretariatets forslag er, at tilsynsmyndigheden tager sådanne ændringer til efterretning og instruerer registratoren i at offentliggøre revision 3 af standardreglerne på registratorens websted, således at både revision 2 og 3 fremgår.

¹⁰ Rådets afgørelse (EU) 2024/851 af 4. marts 2024 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 Luxembourgprotokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr (EUT L, 2024/851, 11.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/851/oj>).

¹¹ Rådets afgørelse (EU) 2025/853 af 14. april 2025 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på det andet møde i den tilsynsmyndighed, der er oprettet i henhold til Luxembourgprotokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr (EUT L, 2025/853, 5.5.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/853/oj>).

¹² "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."

Dette emne – mærkning af rullende jernbanemateriel – er reguleret på EU-plan ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773, navnlig i tillæg H, Det europæiske køretøjsnummer og den tilknyttede litering på vognkassen. Godkendelsen af disse modelregler kan derfor få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen. Derfor, og som omhandlet i Rådets afgørelse (EU) 2024/851 og Rådets afgørelse (EU) 2025/853, har Den Europæiske Union enekompetence med hensyn til modelreglerne i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF.

2.3.2. *Revision af tilsynsmyndighedens vedtægter*

På sit første møde nåede ekspertkommissionen til enighed om sit mandat og pålagde sekretariatet at forelægge dette forslag for tilsynsmyndigheden til godkendelse. Kommissionen har også anbefalet, at tilsynsmyndigheden giver den beføjelse til selv at fastlægge sin forretningsorden, forudsat at tilsynsmyndigheden godkender specifikke aspekter såsom beslutningsdygtighed, medlemskab, afstemningsprocesser og mødeindkaldelse.

For at lette gennemførelsen af disse henstillinger har sekretariatet fremsat ændringsforslag til tilsynsmyndighedens vedtægter. Med disse ændringer tildeles et omfattende mandat til ekspertkommissionen i henhold til artikel 6, hvilket også nødvendiggør, at udtrykket *Procedurer for registret* defineres og medtages i artikel 1 for at sikre klarhed, og at udtrykket *Forordninger* ændres til *Forordninger for registret* alle steder i vedtægterne.

Artikel 6 i forslaget afgrænser ekspertkommissionens mandat, således at den *skal bistå [tilsynsmyndigheden] med udførelsen af dens opgaver ved at yde rådgivning og fremsætte henstillinger, herunder på eget initiativ*. Dette omfatter rådgivning og henstillinger vedrørende eksempelvis klager i forbindelse med registreringsmyndighedens drift, aftaler med kontraherende stater, revisioner af standardreglerne, om "*andre spørgsmål, hvor tilsynsmyndigheden har brug for rådgivning*", eller om "*alle andre spørgsmål henvist til Kommissionen af formanden [,] eller [mindst en fjerdedel af medlemmerne i fællesskab]*".

Med hensyn til Kommissionens sammensætning og virksomhed foreslås med forslaget at fastsætte et minimumsmedlemskab, bestående af mindst tre eller fem medlemmer, for at forhindre, at den kun består af én person. Desuden har Kommissionen til opgave at fastsætte sin egen forretningsorden, med forbehold af væsentlige lovbestemte krav vedrørende beslutningsdygtighed, afstemning, mødeindkaldelser og rapportering. Der tilføjes også bestemmelser for at sikre sekretariatets repræsentation under møder og for at give registratoren og depositaren observatørstatus, hvilket fremmer en inkluderende og omfattende forvaltning inden for Kommissionens rammer.

Forslaget omfatter også nogle andre mindre ændringer, herunder ændringer af terminologien for at sikre sammenhæng i teksten samt omformulering af visse bestemmelser med henblik på præcisering.

2.3.3. *Revision af tilsynsmyndighedens forretningsorden*

På samme måde som vedtægterne vedrører tilsynsmyndighedens forretningsorden hele omfanget af tilsynsmyndighedens aktiviteter, herunder spørgsmål, hvor Unionen er enekompetent, jf. erklæringen i bilaget til Rådets afgørelse 2014/888/EU, og ændringerne heraf vil direkte påvirke Unionens deltagelse i dette organ.

Sekretariatet har med formandens samtykke fremsat visse ændringer af forretningsordenen for at sikre overholdelse af eksisterende kontraktlige forpligtelser

og gældende procedurer samt for at forbedre disse regler i lyset af de erfaringer, som tilsynsmyndigheden har indhøstet. Med forslaget indføres en skriftlig procedure, der optimerer processen for udarbejdelse og godkendelse af referater og afgørelser og øger den overordnede effektivitet og klarhed i tilsynsmyndighedens arbejdsmetoder.

En af de vigtigste ændringer er, at definitionen af *Kvalificeret flertal*, hvilket svarer til to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmers stemmer, udgår i den foreslåede forretningsorden, og antallet af beslutninger, der er underlagt denne afstemningsmetode, således reduceres, da simpelt flertal defineres som standardmulighed. Det hævdes, at kravet om kvalificeret flertal for hver afgørelse forekommer uforholdsmæssigt, og at beslutningsrammen bør forenkles.

Artikel 3 (tidligere *Møder* og nu foreslået som *Møder og indkaldelse*) er blevet grundigt omformuleret for at gøre den klarere.

For ekstraordinære møder præciserer den reviderede tekst, at sådanne møder i princippet indkaldes med samme varsel som ordinære møder. Hvis et sådant møde er af hastende karakter, kan der gælde kortere frister. Det er op til formanden at afgøre, om en sag er af hastende karakter eller ej.

Især relevant for Unionen er artikel 4, *Medlemmernes repræsentation*, hvor afsnittet om en regional organisations (dvs. EU's) stemmerettigheder er blevet flyttet til artikel 14 og revideret.

Vedrørende artikel 5 (*Observatører*) foreslår sekretariatet en privilegeret kategori af observatører, der omfatter enheder med en specifik rolle i henhold til Luxembourgprotokollen, såsom registratoren, depositaren og ekspertkommissionen. De bliver *faste observatører*, som har mulighed for at deltage i alle tilsynsmyndighedens møder og altid under formandens styring.

Hvad angår *medlemmerne* af tilsynsmyndigheden (formand og to næstformænd) (artikel 9), præciserer forslaget varigheden af deres mandat og fjerner kravet om, at *indstillinger til poster som medlemmer skal støttes af et andet medlem* for at forenkle udnævnelsesproceduren.

Artikel 14 i forslaget omfatter *stemmeretten*. Hvert medlem har én stemme. For regionale organisationer som f.eks. Unionen foreslås det, at "*I spørgsmål, der henhører under dens kompetence, oppebærer en regional organisation et antal stemmer, der svarer til antallet af dens medlemsstater, som også er medlemmer. Når en regional organisation stemmer, stemmer dens medlemsstater ikke, og omvendt.*"

Ændringerne, der foreslås vedrørende *beslutningsdygtighed* (artikel 15), hænger sammen med afskaffelsen af definitionen af *kvalificeret flertal*. Ifølge forslaget er der nu beslutningsdygtighed med simpelt flertal blandt medlemmerne i stedet for kvalificeret flertal. Af forslaget fremgår det endvidere, navnlig for så vidt angår regionale organisationer, at "*med henblik på at fastslå beslutningsdygtighed i sager, der hører under en regional organisations kompetence, medregnes organisationen med det antal stemmer, den har ret til at afgive i henhold til artikel 14, stk. 2*".

Ved artikel 16, *Afstemning og stiltiende godkendelse*, gennemføres yderligere ændringen fra kvalificeret flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer til simpelt flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende

medlemmer¹³. Desuden, og af særlig betydning, indføres ved artiklen en detaljeret procedure for afstemning ved *skriftlig procedure* og *stiltiende godkendelse*. Disse mekanismer hævdes at øge tilsynsmyndighedens fleksibilitet og effektivitet. Den stiltiende godkendelsesprocedure er knyttet til godkendelsen af registratorens budgetforslag og godkendelsen af den faktura, som sekretariatet har forelagt med henblik på varetægelse af sekretariatsfunktioner. For begge procedurer er fristen for at give et svar *mindst to uger*. For så vidt angår den skriftlige procedure, vil manglende opfyldelse af beslutningsdygtighedskravet med hensyn til antallet af svar medføre, at forslaget forkastes. Med hensyn til den stiltiende godkendelse vil forslaget, som navnet antyder, blive anset for vedtaget, hvis der ikke er tilstrækkelig modstand ved fristens udløb.

Den sidste væsentlige ændring, der er medtaget i forslaget, er den, der vedrører ændringen af tilsynsmyndighedens vedtægter og forretningsorden (artikel 21, *Ændring af vedtægterne og forretningsordenen*). For disse grundlæggende retsakter foreslås det at opretholde et krav om kvalificeret flertal (*to tredjedele*) ved ændringer heraf.

Som nævnt i Rådets afgørelse (EU) 2024/851 og Rådets afgørelse (EU) 2025/853 har Den Europæiske Union enekompetence med hensyn til tilsynsmyndighedens vedtægter og forretningsorden i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Om den seneste version af modelreglerne

Som anført ved tidligere lejligheder skal Luxembourgprotokollen bygge på et klart identifikations- og mærkningssystem for rullende jernbanemateriel, som er baseret på internationale standarder. Det er således anerkendt i artikel XIV – Identifikation af rullende jernbanemateriel til registreringsformål i Luxembourgprotokollen, som selv henviser til Cape Town-konventionens artikel 18, stk. 1, litra a). Modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel udgør en ramme for tildeling af URVIS-identifikatoren og mærkningen heraf på rullende jernbanemateriel. URVIS-identifikatoren og mærkningen heraf på rullende jernbanemateriel er 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 det europæiske køretøjsregister (EVR) og det europæiske køretøjsnummer (EVN), der er reguleret ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614, for Den Europæiske Unions vedkommende.

Med de ændringer, der blev indført med *revision 3* af modellens regler, blev begrebet *digital løsning* introduceret som et valgfrit system, der giver kreditorer og debitorer mulighed for at indarbejde oplysninger om rullende materiel i en digital løsning, hvilket muliggør adgang til disse oplysninger. Formålet med ændringerne er at optimere sporingen af jernbaneaktiver ved hjælp af digitale midler. Disse ændringer har ingen indvirkning på den gældende retlige ramme i Den Europæiske Union, da

¹³ Der er en undtagelse fra denne regel, når der vedtages nye vedtægter eller en ny forretningsorden, jf. artikel 21.

de etablerer en frivillig ramme, der kan binde private parter til aftaler indgået i henhold til Luxembourgprotokollen, hvis de beslutter det.

Sekretariatets forslag til afgørelse om dette punkt (*at notare og offentliggøre*¹⁴) understøttes ikke af den gældende retlige ramme, da artikel 5, stk. 8, i dets vedtægter pålægger tilsynsmyndigheden at "*godkende modelreglerne og ændringerne heraf.*" I betragtning af at den tilgængelige revision 3 af modelreglerne stadig er *uofficiel*, bør Den Europæiske Union modsætte sig forslaget om at *offentliggøre* modelreglerne og i stedet kun støtte at *tage den nye revision 3 til efterretning* samt foreslå at udsætte alle handlinger, indtil revision 3 er trådt i kraft. Hvis revision 3 af modelreglerne imidlertid træder i kraft inden tilsynsmyndighedens tredje møde og svarer til den uofficielle udgave, der er offentliggjort i https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-SC.2-337-Rev.3EFR_Unofficial.pdf, bør Den Europæiske Union foreslå, at tilsynsmyndigheden vedtager disse modelregler i overensstemmelse med artikel 5, stk. 8, i vedtægterne.

3.2. Revision af tilsynsmyndighedens vedtægter og forretningsorden

De planlagte ændringer af vedtægterne er for hovedparten begrænset til en præcisering af ekspertkommissionens arbejde som rådgivende organ for tilsynsmyndigheden. Sådanne ændringer er i Den Europæiske Unions interesse, da de præciserer dette organs rolle og letter tilsynsmyndighedens arbejde. Det foreslås derfor at støtte disse ændringsforslag.

Hvad angår tilsynsmyndighedens forretningsorden, er de foreslåede ændringer talrige og har forskellige konsekvenser. Vigtige ændringer omfatter afskaffelsen af kvalificeret flertalsafstemning i tilsynsmyndigheden som standardafstemningsform – herunder konsekvenserne for beslutningsdygtigheden – fjernelsen af kravet om, at en medarbejder i tilsynskontoret skal støttes af mindst ét andet medlem, samt den systematiske flytning og præcisering af Unionens stemmerettigheder. Størstedelen af de planlagte ændringer synes at medføre vigtige præciseringer og forbedre tilsynsmyndighedens arbejdsprocedurer og kan derfor støttes.

Dog er fristerne for at give et svar ("*mindst to uger*") i forbindelse med afstemning ved skriftlig procedure og stiltiende godkendelse ikke tilstrækkelige til, at Unionen kan følge de nødvendige interne procedurer for vedtagelse af en afgørelse.

For så vidt som den stiltiende procedure er begrænset til *godkendelse af justitssekretærens budgetforslag og af fakturaen vedrørende vederlag for varetagelse af sekretariatsopgaver*, bør det bemærkes, at Unionen ikke er berørt af tilsynsmyndighedens budgetanliggender. Dette anses derfor for at være et anliggende, som medlemsstaterne skal træffe beslutning om. Hvis forslaget om godkendelse af afgørelser under stiltiende godkendelse på den anden side fastholder udtrykket "*hvis tilsynsmyndigheden beslutter det*", kan Unionen risikere afgørelser,

¹⁴ *Tilsynsmyndigheden: 1) noterer sig ændringerne af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel i revision 3 af disse modelregler og, at disse ændringer ikke har nogen indvirkning på driften af det internationale register over interesser i rullende jernbanemateriel, 2) pålægger registratoren på sit websted at offentliggøre henvisninger til den anden og tredje version af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel sammen med en forklaring om, at den anden version blev godkendt af tilsynsmyndigheden på dens andet møde, og at den tredje version blev taget til efterretning på dens tredje møde, idet de ændringer, der er vedtaget i den tredje version, ikke har indvirkning på driften af det internationale register over interesser i rullende jernbanemateriel.*

der hører under Unionens kompetence, som den ikke har mulighed for at afvise. Desuden bør vedtagelsen af afgørelser under stiltiende godkendelse begrænses til undtagelsestilfælde.

Af disse grunde bør fristerne for den skriftlige procedure ændres til "*mindst 10 uger*", og mulighederne for at få afgørelser vedtaget under stiltiende godkendelse begrænses til *godkendelse af justitssekretærens budgetudkast og af fakturaen vedrørende vederlag for varetagelse af sekretariatsfunktioner*.

Det foreslås derfor at støtte godkendelsen af ændringerne af tilsynsmyndighedens vedtægter og forretningsorden, med forbehold for de ovenfor beskrevne ændringer.

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" indbefatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, som 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"¹⁵.

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Tilsynsmyndigheden er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig Cape Town-konventionen (artikel 17) og Luxembourgprotokollen, i overensstemmelse med dens artikel XII.

De retsakter, som tilsynsmyndigheden skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. For det første kan enhver foranstaltning vedrørende modelreglerne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig direktiv (EU) 2016/797, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614. For det andet, vil godkendelsen af tilsynsmyndighedens reviderede vedtægter og forretningsorden have retsvirkninger, fordi den i væsentlig grad vil påvirke Unionens deltagelse i Luxembourgprotokollens funktion, som er indrømmet 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.

¹⁵ Domstolens dom af 7. oktober 2014 i sag C-399/12, Tyskland mod Rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

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 et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Hovedformålene med og indholdet af de påtænkte retsakter 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 tredje 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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen har 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⁽¹⁾ og fik status som organisation for regional økonomisk integration i henhold til nævnte protokol.
- (2) Tilsynsmyndigheden for Luxembourgprotokollen kan revidere sine egne vedtægter og sin forretningsorden i overensstemmelse med artikel 12 i førstnævnte og artikel 18 i sidstnævnte. Tilsynsmyndigheden skal også vedtage standardreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel i overensstemmelse med artikel 5, stk. 8, i dens vedtægter.
- (3) På sit tredje møde den 14. april 2026 forventes tilsynsmyndigheden for Luxembourgprotokollen blandt andre punkter på dagsordenen at revidere sine vedtægter og sin forretningsorden samt at tage de ajourførte modelregler (revision 3) om permanent identifikation af rullende jernbanemateriel til efterretning som udarbejdet under ledelse af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) – Arbejdsgruppen for Jernbanetransport (SC.2).
- (4) Den holdning, som tilsynsmyndigheden skal indtage på Unionens vegne, bør fastlægges, da tilsynsmyndighedens handlinger vedrørende modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel kan få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske

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

Union⁽²⁾, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union⁽³⁾ 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⁽⁴⁾. Desuden kan de ændringer af vedtægterne og forretningsordenen, som tilsynsmyndigheden skal vedtage, få afgørende indflydelse på Unionens deltagelse i dette organ.

- (5) Vedrørende sekretariatets foreslåede beslutning om at notere og offentliggøre¹⁶ en ny version af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel skal det bemærkes, at dette forslag ikke understøttes i henhold til tilsynsmyndighedens retlige rammer, da artikel 5, stk. 8, i vedtægterne kræver, at tilsynsmyndigheden skal "*godkende modelreglerne og ændringerne heraf.*" I betragtning af at revision 3 af modelreglerne endnu ikke er trådt i kraft, bør forslaget om at *offentliggøre* disse modelregler ikke støttes. Den Europæiske Union bør i stedet kun støtte at tage den nye revision 3 til efterretning og foreslå at udsætte enhver handling, indtil revision 3 er trådt i kraft. Hvis revision 3 af modelreglerne træder i kraft inden tilsynsmyndighedens tredje møde og svarer til den uofficielle version, der er offentliggjort på UNECE's websted¹⁷, bør Den Europæiske Union foreslå, at tilsynsmyndigheden vedtager disse modelregler.
- (6) De foreslåede ændringer af tilsynsmyndighedens vedtægter er fortrinsvis begrænset til en præcisering af ekspertkommissionens arbejde som rådgivende organ for tilsynsmyndigheden. Sådanne ændringer er i Den Europæiske Unions interesse, da de præciserer dette organs rolle og letter tilsynsmyndighedens arbejde, og bør derfor støttes.
- (7) Der foreligger mange foreslåede ændringer til tilsynsmyndighedens forretningsorden, som har forskellige konsekvenser. Vigtige ændringer omfatter afskaffelsen af afstemning i tilsynsmyndigheden med kvalificeret flertal som standard, herunder konsekvenserne for beslutningsdygtigheden, fjernelsen af kravet om, at en medarbejder i tilsynskontoret skal støttes af mindst ét andet medlem, samt den

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁽⁴⁾ 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 (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

¹⁶ *Tilsynsmyndigheden: 1) noterer sig ændringerne af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel i revision 3 af disse modelregler og, at disse ændringer ikke har nogen indvirkning på driften af det internationale register over interesser i rullende jernbanemateriel, 2) pålægger registratoren på sit websted at offentliggøre henvisninger til den anden og tredje version af modelreglerne for permanent identifikation af rullende jernbanemateriel sammen med en forklaring om, at den anden version blev godkendt af tilsynsmyndigheden på dens andet møde, og at den tredje version blev taget til efterretning på dens tredje møde, idet de ændringer, der er vedtaget i den tredje version, ikke har indvirkning på driften af det internationale register over interesser i rullende jernbanemateriel.*

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

systematiske omplacering og præcisering af Unionens stemmerettigheder. Størstedelen af de påtænkte ændringer medfører vigtige præciseringer og forbedrer tilsynsmyndighedens arbejdsprocedurer. Reglerne om afstemning ved skriftlig procedure og stiltiende godkendelse fastsætter imidlertid meget korte frister, som klart er utilstrækkelige til at muliggøre de nødvendige interne procedurer for vedtagelse af en afgørelse, og de emner, hvor en afgørelse kan vedtages ved stiltiende godkendelse, bør defineres klart og udtrykkeligt. Ændringerne af tilsynsmyndighedens forretningsorden bør derfor støttes, med forbehold for visse ændringer vedrørende reglerne om afstemning ved skriftlig procedure og stiltiende godkendelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det tredje møde 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 på tilsynsmyndighedens møde kan uden yderligere afgørelse truffet af Rådet tilslutte sig mindre ændringer af de holdninger, der fremgår af bilaget.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*