



Bryssel den 9 mars 2026
(OR. en)

7139/26

**Interinstitutionellt ärende:
2026/0071 (NLE)**

TRANS 133

FÖRSLAG

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 9 mars 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Ärende: Förslag till
RÅDETS BESLUT
om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid
det tredje mötet inom 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(2026) 122 final.

Bilaga: COM(2026) 122 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 9.3.2026
COM(2026) 122 final

2026/0071 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det tredje mötet inom 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

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser det beslut som fastställer den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det tredje mötet inom 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 följande planerade åtgärder:

- (1) Förslag om att notera förekomsten av en ny version av modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel (*modellreglerna*).
- (2) Översyn av tillsynsmyndighetens stadgar och arbetsordning.

Det tredje mötet inom tillsynsmyndigheten för Luxemburgprotokollet planeras äga rum den 14 april 2026 i Bern, Schweiz.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Luxemburgprotokollet till Kapstadskonventionen

2.1.1. 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). Det trädde i kraft den 8 mars 2024.

Genom Luxemburgprotokollet inrättas en global rättslig ram för erkännande, prioritering och verkställighet av borgenärernas och leasegivares rättigheter, som ska 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 unik identifiering av föremål som ingår som delar av rullande järnvägsmateriel.

Genom protokollet inrättas också ett gemensamt system för att återta¹ 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 torde det göra det mer attraktivt för privata långgivare att låna ut pengar, vilket leder till billigare finansiering och skapar valmöjligheter för aktörerna när det gäller kostnader för och typer av finansiering.

¹ I enlighet med kapitel III i Kapstadskonventionen och kapitel II i Luxemburgprotokollet.

Det torde 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 2021² konstaterade Europeiska unionens råd att det insåg att ”sektorn måste göra stora investeringar i internationell rullande materiel för fjärtrafik” 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]”.

2.1.2. *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 2007³, med status som regional organisation för ekonomisk integration (i enlighet med artikel XXII i Luxemburgprotokollet).

Bilagan till rådets beslut 2014/888/EU 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 (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen⁴.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om den europeiska gräns- och kustbevakningen⁵.
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen⁶.

² 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).

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

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU (EUT L 139 I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 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) 2016/797⁷.

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

2.2. Tillsynsmyndigheten

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 dess stadgar⁸, och består huvudsakligen av administrativa och operativa uppgifter.

Vid Otifs sjunde och tolfte generalförsamling (i Bern den 23–24 november 2005 respektive den 29–30 september 2015)⁹ fattade Otif beslut om att åta sig sekretariatsuppgifterna för tillsynsmyndighetens räkning, i enlighet med artikel XII.6 i Luxemburgprotokollet.

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.

2.2.1. *Expertkommitténs konstituerande möte*

Vid tillsynsmyndighetens första möte inrättades en expertkommitté med uppgift att bistå myndigheten i fullgörandet av dess uppgifter, i enlighet med artikel XII.5 b i Luxemburgprotokollet och artikel 6 i tillsynsmyndighetens stadgar. Expertkommittén består av personer som tillsynsmyndigheten anser har de kvalifikationer, den sakkunskap och den erfarenhet som krävs för en sådan befattning. De utses bland personer som nomineras av deltagarstaterna, de undertecknande staterna och dem som nomineras av ordföranden.

Expertkommitténs konstituerande möte ägde rum i november 2025. Under detta möte valdes ordföranden och de två vice ordförandena. Expertkommittén diskuterade också sin operativa ram, inbegripet sitt mandat och sina samarbetsarrangemang, såg över reglerna och förfarandena för det internationella registret över intressen i rullande materiel och övervägde en informationskampanj för att öka medvetenheten om Luxemburgprotokollet.

Under expertkommitténs konstituerande möte konstaterades också att antagandet av revision 3 av modellreglerna är frivilligt och, då expertkommittén ansåg att inga formella åtgärder behövde vidtas av tillsynsmyndigheten i relation till denna översyn,

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

⁸ Tillsynsmyndighetens stadgar (Luxemburgprotokollet) som antogs av tillsynsmyndigheten vid dess första möte den 8 mars 2024.

⁹ Assemblée générale AG 12/21 30.9.2015 FINAL DOCUMENT – 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).

enades man om att revision 3 av modellreglerna bör läggas fram för tillsynsmyndigheten så att dess förekomst noteras av denna.

2.3. Tillsynsmyndighetens planerade akter

Under detta tredje möte förväntas tillsynsmyndigheten bland annat notera förekomsten av en ny version av modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel (*revision 3*) och se över sina egna stadgar och arbetsordning, i enlighet med artikel 12 i stadgarna och artikel 18 i arbetsordningen.

2.3.1. Modellregler

Modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel fastställer metoder och ansvarsområden för anbringande av identifierare för systemet för enhetlig identifiering av järnvägsfordon (Urvis) på rullande järnvägsmateriel i enlighet med Luxemburgprotokollet. Unionens ståndpunkt vad gäller godkännande av reglerna i deras ursprungliga version fastställs i rådets beslut (EU) 2024/851¹⁰, och vad gäller godkännandet av dem i deras andra version i rådets beslut (EU) 2025/853¹¹.

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. Enligt punkt 4.2 i modellreglerna ska en part som önskar vara bunden av dessa regler avge en förklaring¹² och underrätta registreringsmyndigheten om detta.

Modellreglerna utfärdas under överinseende av FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) – arbetsgruppen för järnvägstransporter (SC.2). Vid det tredje mötet (i september 2025) i revisionskommittén för modellreglerna diskuterades ett nytt tillägg – tillägg 3 om tillämpning av digitala lösningar för tillhandahållande av information till en borgenär om rullande järnvägsmateriel med hänvisning till Urvis-identifieraren – som man enades om att lägga till. Vid det sjuttonionde mötet (den 12–14 november 2025) i arbetsgruppen för järnvägstransporter (SC.2) antogs därefter ovannämnda ändringar. Arbetsgruppen enades om att ändringarna skulle träda i kraft vid tidpunkten för offentliggörandet av rapporten från dess sjuttonionde möte, och bad sekretariatet att utarbeta en ännu inte officiell konsoliderad revision 3 av modellreglerna.

¹⁰ Rådets beslut (EU) 2024/851 av den 4 mars 2024 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 inom den tillsynsmyndighet som inrättats i enlighet med Luxemburgprotokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (EUT L 2024/851, 11.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/851/oj>).

¹¹ Rådets beslut (EU) 2025/853 av den 14 april 2025 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det andra mötet inom den tillsynsmyndighet som inrättats i enlighet med Luxemburgprotokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (EUT L, 2025/853, 5.5.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/853/oj>).

¹² ”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 deras ändrade lydelse, som utfärdats av arbetsgruppen för järnvägstransporter vid tidpunkten för denna förklaring).

Sekretariatets förslag är att tillsynsmyndigheten noterar förekomsten av sådana ändringar och ger registreringsmyndigheten i uppdrag att offentliggöra revision 3 av modellreglerna på registreringsmyndighetens webbplats, varvid både revision 2 och revision 3 bör inkluderas.

Denna fråga – märkning av rullande järnvägsmateriel – regleras på unionsnivå genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773, särskilt i tillägg H, *Det europeiska fordonsnumret och tillhörande bokstavsmärkning på fordonskorgen*. Godkännandet av modellreglerna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftningen. I enlighet med rådets beslut (EU) 2024/851 och rådets beslut (EU) 2025/853 har således Europeiska unionen exklusiv befogenhet när det gäller modellreglerna, i enlighet med artikel 3.2 i EUF-fördraget.

2.3.2. *Översyn av tillsynsmyndighetens stadgar*

Under sitt första möte enades expertkommittén om sitt mandat och gav sekretariatet i uppdrag att lägga fram detta förslag för tillsynsmyndigheten för godkännande. Kommittén har också rekommenderat att tillsynsmyndigheten ger den befogenhet att fastställa sin egen arbetsordning, förutsatt att tillsynsmyndigheten godkänner särskilda aspekter såsom beslutsförhet, sammansättning, omröstningsförfaranden och kallelse till möten.

För att underlätta genomförandet av dessa rekommendationer har sekretariatet lagt fram ändringar av tillsynsmyndighetens stadgar. Genom dessa ändringar införs ett omfattande mandat för expertkommittén i enlighet med artikel 6, vilket också gör det nödvändigt att definiera och införa termen *förfaranden för registret* i artikel 1, för att säkerställa tydlighet, samt att i stadgarna genomgående ersätta termen *regler* med *regler för registret*.

I artikel 6 i förslaget beskrivs mandatet för expertkommittén, som får i uppdrag att bistå tillsynsmyndigheten i fullgörandet av dess uppgifter genom att tillhandahålla råd och rekommendationer, även på eget initiativ. I detta ingår råd och rekommendationer om sådana frågor som klagomål som rör driften av registret, överenskommelser mellan fördragsslutande stater, översyn av modellreglerna, och om alla andra frågor där tillsynsmyndigheten behöver råd, eller om alla andra frågor som hänskjuts till kommittén av ordföranden eller minst en fjärdedel av ledamöterna tillsammans.

När det gäller kommitténs sammansättning och verksamhet föreslås i förslaget att det fastställs att ledamöterna inte får vara färre än tre eller fem till antalet, så att den inte tillåts bestå av en enda person. Dessutom har kommittén i uppdrag att fastställa sin egen arbetsordning, med förbehåll för väsentliga lagstadgade krav avseende beslutsförhet, omröstning, kallelser till möten och rapportering. Bestämmelser har också lagts till för att säkerställa att sekretariatet är representerat vid möten och för att tillerkänna registreringsmyndigheten och depositarien observatörsstatus, varigenom en inkluderande och allsidig styrning främjas inom kommitténs ram.

Förslaget innehåller också några andra mindre ändringar, bland annat ändringar av terminologin för att säkerställa konsekvens i texten och omformuleringar av vissa bestämmelser i förtydligande syfte.

2.3.3. *Översyn av tillsynsmyndighetens arbetsordning*

I likhet med stadgarna rör tillsynsmyndighetens arbetsordning myndighetens hela verksamhetsområde, dvs. även frågor där unionen har exklusiv behörighet, i enlighet

med förklaringen i bilagan till rådets beslut 2014/888/EU, och ändringarna av denna arbetsordning kommer direkt att påverka unionens deltagande i det organet.

Med ordförandens samtycke har sekretariatet lagt fram vissa ändringar av arbetsordningen för att säkerställa att befintliga avtalsförpliktelser och tillämpliga förfaranden följs, och för att förbättra denna arbetsordning mot bakgrund av tillsynsmyndighetens erfarenheter. Genom förslaget införs ett skriftligt förfarande som optimerar processen för utarbetande och godkännande av protokoll och beslut och som gör att tillsynsmyndighetens arbetsmetoder generellt sett effektiviseras och blir tydligare.

Till den föreslagna arbetsordningens större ändringar hör att definitionen av *kvalificerad majoritet*, som motsvarar två tredjedelars majoritet av rösterna från de medlemmar som är närvarande och röstar, stryks och att antalet beslut som omfattas av denna omröstningsmetod minskas genom att enkel majoritet definieras som standardalternativet. Det hävdas att kravet på kvalificerad majoritet för varje beslut förefaller oproportionerligt och att beslutsramen bör förenklas.

Artikel 3 (som tidigare gick under rubriken *Meetings* [Möten] och som i detta förslag rubriceras *Sessions and convening* [Möten och sammankallande]) har i förtydligande syfte genomgått en grundlig omarbetning.

I den reviderade texten klargörs att extramöten i princip kommer att sammankallas lika lång tid i förväg som ordinarie möten. Om mötet föranleds av ett brådskande ärende kan kortare tidsfrister tillämpas. Det åligger ordföranden att besluta om ett ärende är brådskande eller inte.

Särskilt relevant för unionen är artikel 4, *Representation of Members* (Medlemmarnas företrädare), vars punkt om en regional organisations (dvs. EU:s) rösträtt har flyttats till artikel 14 samt reviderats.

När det gäller artikel 5, *Observers* (Observatörer), föreslår sekretariatet en privilegierad observatörskategori bestående av enheter med en särskild roll enligt Luxemburgprotokollet, såsom registreringsmyndigheten, depositarien och expertkommittén. Dessa skulle vara ständiga observatörer med befogenhet att delta i alla tillsynsmyndighetens möten, alltid under ordförandens kontroll.

När det gäller tillsynsmyndighetens styrelseledamöter (ordförande och två vice ordförande) (artikel 9) klargörs i förslaget längden på deras mandat, samtidigt som kravet på att nomineringar till befattningar som styrelseledamot ska stödjas av en annan medlem stryks, i syfte att förenkla nomineringsförfarandet.

Artikel 14 i förslaget omfattar frågan om rösträtt. Varje medlem har en röst. När det gäller regionala organisationer, såsom unionen, föreslås att en sådan organisation, i frågor som omfattas av dess behörighet, ska förfoga över ett antal röster som är lika stort som det antal av dess medlemsstater som också är medlemmar. Vidare föreslås att en regional organisations medlemsstater inte får rösta när organisationen röstar och vice versa.

Kopplade till avskaffandet av definitionen av kvalificerad majoritet är de ändringar som föreslås när det gäller beslutsförhet (artikel 15). Enligt förslaget uppnås nu beslutsförhet med en enkel majoritet av medlemmarna i stället för med kvalificerad majoritet. Specifikt beträffande regionala organisationer anges i förslaget vidare att en sådan organisation, vid fastställande av beslutsförhet i frågor som omfattas av den organisationens behörighet, ska räknas i relation till det antal röster som den har rätt att avge i enlighet med artikel 14.2.

Genom artikel 16, *Voting and tacit approval* (Omröstning och tyst godkännande), genomförs vidare ändringen från kvalificerad majoritet av närvarande medlemmar som deltar i omröstningen till enkel majoritet av närvarande medlemmar som deltar i omröstningen¹³. Av särskild vikt är att ett detaljerat förfarande för omröstning enligt skriftligt förfarande och tyst godkännande dessutom införs genom artikeln. Dessa mekanismer påstås öka tillsynsmyndighetens flexibilitet och effektivitet. Förfarandet för tyst godkännande är kopplat till godkännandet av registreringsmyndighetens budgetförslag och godkännandet av den faktura som sekretariatet lämnar för sina sekretariatsfunktioner. För båda förfarandena uppgår tidsfristen för besvarande till minst två veckor. När det gäller det skriftliga förfarandet skulle förslaget avvisas om beslutsförhet inte uppnås i fråga om antalet svar. Vad beträffar det tysta godkännandet skulle, som namnet antyder, förslaget anses vara antaget om antalet avvikande röster vid tidsfristens utgång inte är tillräckligt stort.

Den sista materiella ändringen i förslaget är den som rör ändringen av tillsynsmyndighetens stadgar och arbetsordning (artikel 21, *Amending the Statutes and the Rules* (Ändring av stadgarna och arbetsordningen)). För ändring av dessa grundläggande rättsliga instrument föreslås att man behåller kravet på kvalificerad (två tredjedelars) majoritet.

Som anges i rådets beslut (EU) 2024/851 och rådets beslut (EU) 2025/853 har Europeiska unionen exklusiv befogenhet när det gäller tillsynsmyndighetens stadgar och arbetsordning, i enlighet med artikel 3.2 i EUF-fördraget.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Den senaste versionen av modellreglerna

Som framhållits vid tidigare tillfällen måste Luxemburgprotokollet vila på ett tydligt system för identifiering och märkning av rullande järnvägsmateriel som bygger på internationella standarder. Detta framhålls i artikel XIV i Luxemburgprotokollet (Identifiering av rullande järnvägsmateriel för registreringsändamål), som i sin tur hänvisar till artikel 18.1 a i Kapstadskonventionen. Modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel utgör en ram för tilldelningen av Urvis-identifierare och deras märkning på rullande järnvägsmateriel. Urvis-identifieraren och dess märkning på rullande järnvägsmateriel är något som går utöver och inte påverkar de befintliga numreringsystem 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.

Genom de ändringar som införs i revision 3 av modellreglerna införs begreppet digital lösning som ett frivilligt system som gör det möjligt för borgenärer och gäldenärer att införliva information om rullande materiel i en digital lösning, vilket möjliggör tillgång till denna information. Syftet med ändringarna är att optimera spårningen av järnvägstillgångar med hjälp av digitala medel. Dessa ändringar påverkar inte den befintliga rättsliga ramen i Europeiska unionen. Genom dem

¹³ Det finns ett undantag från denna regel när nya stadgar eller en ny arbetsordning antas i enlighet med artikel 21.

inrättas en frivillig ram som kan vara bindande för privata parter i de avtal som de ingår inom ramen för Luxemburgprotokollet, om de så beslutar.

På denna punkt finner sekretariatets föreslagna beslut (att notera förekomsten av och offentliggöra¹⁴) emellertid inget stöd inom rådande rättslig ram, eftersom tillsynsmyndigheten enligt artikel 5.8 i sina stadgar har i uppgift att godkänna modellreglerna samt ändringar av dessa. Givet att revision 3 av modellreglerna fortfarande är inofficiell i sin tillgängliga form, bör Europeiska unionen opponera sig mot förslaget att offentliggöra modellreglerna och istället endast stödja förslaget att notera förekomsten av den nya översynen (revision 3), samt föreslå att eventuella åtgärder skjuts upp till dess att revision 3 har trätt i kraft. Om revision 3 av modellreglerna träder i kraft innan tillsynsmyndighetens tredje möte äger rum och motsvarar den inofficiella version som offentliggjorts på https://unece.org/sites/default/files/2026-02/ECE-TRANS-SC.2-337-Rev.3EFR_Unofficial.pdf, bör dock Europeiska unionen föreslå att tillsynsmyndigheten antar dessa modellregler, i enlighet med artikel 5.8 i stadgarna.

3.2. Översyn av tillsynsmyndighetens stadgar och arbetsordning

De planerade ändringarna av stadgarna är mestadels begränsade till ett förtydligande av det arbete som åligger expertkommittén i egenskap av rådgivande organ till tillsynsmyndigheten. Sådana ändringar ligger i Europeiska unionens intresse, eftersom de innebär att detta organs roll klargörs och att tillsynsmyndighetens arbete underlättas. Det föreslås därför att dessa ändringar stöds.

När det gäller tillsynsmyndighetens arbetsordning är de föreslagna ändringarna många och förbundna med olika konsekvenser. Till de viktiga ändringarna hör avskaffandet av omröstning med kvalificerad majoritet som tillsynsmyndighetens standardomröstningsalternativ, inbegripet dess konsekvenser för beslutsförheten, upphävandet av kravet på att en ledamot av tillsynsmyndighetens styrelse ska stödjas av minst en annan medlem samt den systematiska omplaceringen och förtydligandet av unionens rösträtt. De flesta av de planerade ändringarna tycks medföra viktiga förtydliganden och förbättra tillsynsmyndighetens arbetsmetoder och kan därför stödjas.

¹⁴ ”The Supervisory Authority: (1) notes the modifications to the Model Rules on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock contained in revision 3 of those Model Rules and that these modifications do not have any impact on the operation of the International Registry of Interests in Rolling Stock; (2) instructs the Registrar to publish on its website references to the second and third versions of the Model Rules on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock, together with an explanation indicating that the second version was approved by the Supervisory Authority at its second session and that the third version was noted at its third session, on the basis that the modifications adopted in the third version do not have any impact on the operation of the International Registry of Interests in Rolling Stock.” (Översättning: Tillsynsmyndigheten 1) noterar förekomsten av de ändringar av modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel som ingår i revision 3 av dessa modellregler och konstaterar att dessa ändringar på intet sätt påverkar driften av det internationella registret över säkerhetsrätter till rullande materiel, och 2) uppdrar åt registreringsmyndigheten att på sin webbplats offentliggöra hänvisningar till den andra och den tredje versionen av modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel, tillsammans med en förklaring som visar att den andra versionen godkändes av tillsynsmyndigheten vid dess andra möte och att förekomsten av en tredje version noterades vid dess tredje möte, varvid det konstaterades att ändringar som antogs i den tredje versionen på intet sätt påverkar driften av det internationella registret över säkerhetsrätter till rullande materiel.)

När det gäller omröstning genom skriftligt förfarande och tyst godkännande är emellertid tidsfristerna för besvarande, som uppgår till minst två veckor, inte tillräckligt långa för att unionen ska kunna följa nödvändiga interna förfaranden för antagande av ett beslut.

I den mån det tysta förfarandet begränsas till godkännandet av registreringsmyndighetens budgetförslag och till fakturan avseende ersättning för sekretariatsfunktioner bör det noteras att unionen inte berörs av tillsynsmyndighetens budgetfrågor. Detta anses således vara en fråga för medlemsstaterna att besluta om. Om å andra sidan formuleringen ”where so decided by the Supervisory Authority” (om tillsynsmyndigheten så beslutar) bibehålls i förslaget om godkännande av beslut med tyst godkännande, kan unionen ställas inför beslut som omfattas av dess behörighet och som den inte skulle ha någon möjlighet att underkänna. Dessutom bör antagandet av beslut med tyst godkännande begränsas till undantagsfall.

Av dessa skäl bör tidsfristerna för det skriftliga förfarandet ändras till minst tio veckor, och möjligheterna att få beslut antagna genom tyst godkännande bör begränsas till godkännandet av registreringsmyndighetens budgetförslag och till fakturan avseende ersättning för sekretariatsfunktioner.

Således föreslås att godkännandet av ändringarna av tillsynsmyndighetens stadgar och arbetsordning stöds, förutsatt att ovan beskrivna ändringar genomförs.

4. RÄTTSLIG 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”¹⁵.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Tillsynsmyndigheten är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen Kapstadskonventionen (artikel 17) och Luxemburgprotokollet, i enlighet med dess artikel XII.

De akter som ska antas av tillsynsmyndigheten utgör akter med rättslig verkan. För det första kan varje åtgärd rörande modellreglerna på avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftningen, närmare bestämt direktiv (EU) 2016/797, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 och kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614. För det andra kommer godkännandet av

¹⁵ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

tillsynsmyndighetens reviderade stadgar och arbetsordning att ha rättslig verkan eftersom de i betydande utsträckning kommer att påverka unionens deltagande i Luxemburgprotokollets funktion, vilket säkerställs 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

4.2.1. Principer

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 beståndsdelan 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 beståndsdelan.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

De huvudsakliga syftena med och innehållet i de planerade akterna rör 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 tredje mötet inom 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

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
av följande skäl:

- (1) Unionen har 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 2014⁽¹⁾, och fick status som regional organisation för ekonomisk integration enligt det protokollet.
- (2) Tillsynsmyndigheten för Luxemburgprotokollet får se över sina stadgar och sin arbetsordning, i enlighet med artikel 12 i stadgarna och artikel 18 i arbetsordningen. Tillsynsmyndigheten är också skyldig att anta modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel, i enlighet med artikel 5.8 i sina stadgar.
- (3) Vid sitt tredje möte den 14 april 2026 förväntas tillsynsmyndigheten för Luxemburgprotokollet bland annat se över sina stadgar och sin arbetsordning och notera förekomsten av de uppdaterade modellreglerna (revision 3) om permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel, som utarbetats under överinseende av FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) – arbetsgruppen för järnvägstransporter (SC.2).
- (4) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i tillsynsmyndigheten, eftersom varje åtgärd rörande modellreglerna om permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel som vidtas av tillsynsmyndigheten på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, närmare bestämt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen⁽²⁾,

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

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen⁽³⁾ 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⁽⁴⁾. Vidare kan de ändringar av stadgarna och arbetsordningen som ska antas av tillsynsmyndigheten på ett avgörande sätt påverka unionens deltagande i detta organ.

- (5) När det gäller sekretariatets föreslagna beslut att notera förekomsten av och offentliggöra¹⁶ en ny version av modellreglerna om permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel bör det noteras att detta förslag inte finner något stöd i tillsynsmyndighetens rättsliga ram, eftersom tillsynsmyndigheten enligt artikel 5.8 i sina stadgar är skyldig att godkänna modellreglerna samt ändringar av dessa. Givet att revision 3 av modellreglerna ännu inte trätt i kraft bör förslaget att *offentliggöra* dessa modellregler inte stödjas. Europeiska unionen bör istället endast stödja förslaget att notera förekomsten av den nya översynen (revision 3) och föreslå att eventuella åtgärder skjuts upp till dess att revision 3 har trätt i kraft. Om revision 3 av modellreglerna träder i kraft innan tillsynsmyndighetens tredje möte äger rum och motsvarar den inofficiella version som offentliggjorts på Uneces webbplats¹⁷, bör Europeiska unionen föreslå att tillsynsmyndigheten antar dessa modellregler.
- (6) De föreslagna ändringarna av tillsynsmyndighetens stadgar är mestadels begränsade till ett förtydligande av det arbete som åligger expertkommittén i egenskap av rådgivande organ till tillsynsmyndigheten. Sådana ändringar ligger i Europeiska unionens intresse, eftersom de innebär att detta organs roll klargörs och att tillsynsmyndighetens arbete underlättas, och bör därför stödjas.

⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU (EUT L 139 I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

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

¹⁶ ”The Supervisory Authority: (1) notes the modifications to the Model Rules on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock contained in revision 3 of those Model Rules and that these modifications do not have any impact on the operation of the International Registry of Interests in Rolling Stock; (2) instructs the Registrar to publish on its website references to the second and third versions of the Model Rules on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock, together with an explanation indicating that the second version was approved by the Supervisory Authority at its second session and that the third version was noted at its third session, on the basis that the modifications adopted in the third version do not have any impact on the operation of the International Registry of Interests in Rolling Stock.” (Översättning: Tillsynsmyndigheten 1) noterar förekomsten av de ändringar av modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel som ingår i revision 3 av dessa modellregler och konstaterar att dessa ändringar på intet sätt påverkar driften av det internationella registret över säkerhetsrätter till rullande materiel, och 2) uppdrar åt registreringsmyndigheten att på sin webbplats offentliggöra hänvisningar till den andra och den tredje versionen av modellreglerna för permanent identifiering av rullande järnvägsmateriel, tillsammans med en förklaring som visar att den andra versionen godkändes av tillsynsmyndigheten vid dess andra möte och att förekomsten av en tredje version noterades vid dess tredje möte, varvid det konstaterades att ändringar som antogs i den tredje versionen på intet sätt påverkar driften av det internationella registret över säkerhetsrätter till rullande materiel.)

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

- (7) De föreslagna ändringarna av tillsynsmyndighetens arbetsordning är många och förbundna med olika konsekvenser. Till de viktiga ändringarna hör avskaffandet av omröstning med kvalificerad majoritet som tillsynsmyndighetens standardomröstningsalternativ, inbegripet dess konsekvenser för beslutsförheten, upphävandet av kravet på att en ledamot av tillsynsmyndighetens styrelse ska stödjas av minst en annan medlem samt den systematiska omplaceringen och förtydligandet av unionens rösträtt. De flesta av de planerade ändringarna medför viktiga förtydliganden och förbättrar tillsynsmyndighetens arbetsmetoder. I bestämmelserna om omröstning genom skriftligt förfarande och tyst godkännande fastställs dock mycket korta tidsfrister, som inte är tillräckligt långa för att möjliggöra de interna förfaranden som krävs för antagande av ett beslut, och de ärenden i vilka ett beslut kan antas genom tyst godkännande bör klart och tydligt fastställas. Ändringarna av tillsynsmyndighetens arbetsordning bör därför stödjas, under förutsättning att vissa ändringar genomförs vad gäller reglerna för omröstning enligt skriftligt förfarande och tyst godkännande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det tredje mötet inom tillsynsmyndigheten för protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom, antaget 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 vid tillsynsmyndighetens möte utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*