EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om godkännande på Europeiska unionens vägnar av Luxemburgprotokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1. Förslagets syfte

Kommissionen föreslår att Europeiska unionen ska godkänna protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (nedan kallat *järnvägsprotokollet* eller *Luxemburgprotokollet*). Protokollet antogs vid en diplomatkonferens leddes gemensamt av Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit) och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) i Luxemburg den 12–23 februari 2007.

Europeiska unionen fattade beslut om att underteckna järnvägsprotokollet genom rådets beslut av den 30 november 2009[1] och undertecknade protokollet den 10 december 2009.

2. Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet

2.1. Tillämpningsområde

Konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (nedan kallad *Kapstadskonventionen* eller *konventionen*) och protokollet om särskilda frågor rörande luftfartygsutrustning (nedan kallat *luftfartygsprotokollet*) antogs vid en diplomatkonferens i Kapstaden den 29 oktober–16 november 2001.

Europeiska unionen godkände anslutningen till Kapstadskonventionen och luftfartygsprotokollet genom rådets beslut av den 6 april 2009 och deponerade anslutningsinstrumentet den 28 april 2009.

I konventionen fastställs enhetliga regler för beskaffenheten hos och rättsverkningarna av en internationell säkerhetsrätt (säkerhetsavtal, avtal med ägarförbehåll eller leasingavtal) för vissa kategorier av flyttbar egendom som anges i protokollen om följande kategorier: luftfartyg, rullande järnvägsmateriel och rymdtillgångar.

Instrumentet består av den grundläggande konventionen, där rättsregler för alla kategorier av flyttbar egendom fastställs, och ett antal specifika protokoll som innehåller särskilda regler för särskilda typer av egendom.

Protokollen kan ändra konventionen om särdragen i den relevanta sektorn gör detta nödvändigt. Det är följaktligen protokollet och inte konventionen som har företräde för respektive kategori av flyttbar egendom. Medlemsstaternas förpliktelser enligt konventionen beror på det protokoll som de ansluter sig till. Konventionen kan tillämpas på en kategori av flyttbar egendom först när det relevanta protokollet träder i kraft, och endast mellan parterna till det prokollet. Men konventionen och protokollet ska då läsas tillsammans som ett enda instrument.

Konventionen är tillämplig när gäldenären befinner sig i en fördragsslutande stat (artikel 3) eftersom specifika anknytningsfaktorer (dvs. registreringsstaten) föreskrivs i de olika protokollen. Den säkerhetsrätt som inrättas genom konventionen (artiklarna 1 och 2) rör den registrerade tillgången, men även associerade rättigheter och avkastning. Det relevanta protokollet kan föreskriva att konventionen ska gälla vid försäljning av en tillgång (artikel 41 i konventionen). Konventionen stärker rättigheterna för dem som åtnjuter denna enhetliga materiella säkerhetsrätt till flyttbar egendom om gäldenären skulle uraktlåta att uppfylla sina förpliktelser (artiklarna 8–15). I konventionen upprättas slutligen ett internationellt system genom vilket borgenärer kan registrera säkerhetsrätter till de olika kategorierna av flyttbar

[1] EUT L 331, 16.12.2009, s. 1.

egendom (artiklarna 16–26), varvid borgenärens registrerade säkerhetsrätt prioriteras (artikel 29).

2.2. Syftet med järnvägsprotokollet

Syftet med detta instrument är att underlätta finansieringen av flyttbar egendom av stort värde genom att upprätta en särskilt kraftfull internationell garanti för borgenärer (säljare på kredit och institutioner som tillhandahåller kredit för sådana försäljningar) som ger dem ”absolut” företrädesrätt med avseende på dessa tillgångar i ett internationell register.

I järnvägsprotokollet fastställs vissa regler i fråga om företrädesordningen och verkställigheten för registrerade internationella säkerhetsrätter för vissa typer av borgenärer som finansierar rullande materiel – dvs. pantsättare, säljare med förbehåll eller leasegivare. Protokollet anger särskilda åtgärder som borgenärer kan vidta vid uraktlåtenhet (artikel VII) och tre alternativ till åtgärder vid gäldenärens insolvens (artikel IX). Enligt kapitel III kommer ett internationellt register att göras tillgängligt via internet och en tillsynsmyndighet att inrättas. Artikel XXV bemyndigar slutligen fördragsslutande stater att under vissa villkor avge förklaringar om undantag för offentliga ändamål.

Järnvägsprotokollet skapar ett internationellt system av unika och bestående registreringar av internationella intressen. Protokollet stöder och utgör ett komplement till det europeiska fordonsidentifikationssystemet (antaget enligt direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet). Parterna kan utföra registreringar och sökningar enligt sina intressen inom hela EU med hjälp av internet, vilket innebär att registret är tillgängligt dygnet runt.

Ett sådant instrument kommer troligen att vara till stor nytta för EU:s järnvägsindustri, banker och myndigheter genom att uppmuntra kapitalinvesteringar i järnvägssektorn och bidra till upprättandet av en verklig leasingmarknad.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER

Efter det att järnvägsprotokollet undertecknats av EU 2009 genomförde kommissionen – innan den lade fram förslag till godkännande av protokollet – samråd med *Rail Working Group*, en branschövergripande sammanslutning som arbetar för att genomföra järnvägsprotokollet. Dess medlemmar är bland annat *Bombardier Transportation*, *Deutsche Bahn*, de engelska, walesiska och skotska järnvägarna, Europeiska investeringsbanken, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif), Internationella järnvägsunionen (UIC) och unionen för den europeiska järnvägsindustrin (Unife).

Vid samrådet betonades särskilt den nära kopplingen mellan ingåendet av järnvägsprotokollet och antagandet av det fjärde järnvägspaketet den 30 januari 2013.

Det fjärde järnvägspaketet ska bidra till innovationer på EU:s järnvägar genom att öppna EU:s inhemska marknader för persontrafik för konkurrens, förenkla förfarandena för godkännande av rullande materiel och förbättra förvaltningen av infrastruktur. Paketet innehåller lagförslag till ändring av tre direktiv och två förordningar vilka kompletteras av ett meddelande och tre rapporter[2]. Där betonas hur viktigt det är att finansiera rullande materiel till stöd för att öppna de finansiella marknaderna, vilket är järnvägsprotokollets syfte.

Järnvägsprotokollets antagande kommer att stödja nya investeringar i rullande materiel i EU, vilket följaktligen gynnar operatörerna och allmänheten. Detta stödjer EU:s tillväxt genom mer investeringar i infrastruktur och stöd till arbetstillfällen i tillverkningssektorn.

[2] Information om 4H-järnvägspaketet finns på följande adress: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

Järnvägsprotokollet är också förenligt med målet att stödja övergången till miljövänligare och mer hållbara transportsätt som t.ex. järnvägstransporter, vilket framhålls i vitboken om transporter från 2011[3].

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3. Europeiska unionens behörighet

Kapstadskonventionen och dess protokoll omfattas delvis av Europeiska unionens exklusiva behörighet. Detta innebär att medlemsstaterna inte kan ratificera protokollen utan att de först har godkänts av EU.

Genom rådsbeslut anslöt sig EU till både luftfartsprotokollet och Kapstadskonventionen den 28 april 2009[4] och undertecknade järnvägsprotokollet den 10 december 2009[5]. En förklaring om Europeiska gemenskapens behörighet gjordes vid undertecknandet av järnvägsprotokollet i enlighet med artikel XXII.2 i järnvägsprotokollet där det krävs att vid undertecknandet, godtagandet, godkännandet eller anslutningen ska den regionala organisationen för ekonomisk integration lägga fram en förklaring om de områden, som regleras i detta protokoll, för vilka dess medlemsstater delegerat sin behörighet till organisationen.

Punkt 6 i förklaringen om gemenskapens behörighet som gjordes i samband med undertecknandet bör ändras för att ta hänsyn till kommissionens beslut 2012/757/EU och rätta hänvisningen till artikel V.2 i protokollet som i stället bör vara artikel XIV. Därför bör förklaringen vid godkännandet ändras i enlighet med detta. Den reviderade texten till förklaringen om Europeiska unionens behörighet finns i bilagan.

Europeiska unionen har exklusiv behörighet på vissa områden som regleras i järnvägsprotokollet och som påverkar förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område[6], förordning (EG) nr 1346/2000 av den 29 maj 2000 om insolvensförfaranden[7] och förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)[8]. Dessutom finns det unionslagstiftning på områden som regleras i järnvägsprotokollet och som påverkar Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning)[9] och förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå[10].

4. Förklaringar om områden som omfattas av Europeiska unionens exklusiva behörighet

I flera bestämmelser i järnvägsprotokollet krävs det att de avtalsslutande parterna avger förklaringar om bestämmelsernas tillämplighet eller räckvidd eller hur de ska genomföras; eller ges möjlighet till detta.

---

3 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, KOM(2011) 144 slutlig av den 28 mars 2011.
4 2009/370/EG, EUT L 121, 15.5.2009, s. 3.
5 2009/940/EG, EUT L 331, 16.12.2009, s. 1.
6 EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.
7 EGT L 160, 30.6.2000, s. 1.
8 EUT L 177, 4.7.2008, s. 6.
9 EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.
10 EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

Europeiska unionen har behörighet att avge förklaringar som rör artiklarna VI, VIII, IX och X i järnvägsprotokollet vilka omfattas av dess exklusiva behörighet.

I artikel VI i järnvägsprotokollet (Val av tillämplig lag) föreskrivs att parterna i ett avtal eller ett anknytande säkerhetsrättsavtal får välja tillämplig lag. Därmed regleras ett område som omfattas av förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I).

Detta omfattande lagval är inte förenligt med det system som fastställdes genom förordning nr 593/2008.

I likhet med rådets beslut 2009/370/EG av den 6 april 2009 om Europeiska gemenskapens anslutning till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom och till dess protokoll om särskilda frågor rörande luftfartsutrustning, kommer Europeiska unionens medlemsstater att fortsätta att tillämpa bestämmelserna i förordning nr 593/2008.

Eftersom artikel VI endast är tillämplig om en förklaring görs enligt artikel XXVII i järnvägsprotokollet, bör Europeiska unionen vid godkännandet av järnvägsprotokollet inte avge en förklaring om tillämpningen av artikel VI.

I artikel 55 i Kapstadskonventionen, ”Ändring av bestämmelserna om åtgärder vid uraktlåtenhet” anges att det är möjligt att helt eller delvis inte tillämpa bestämmelserna i artikel 13 eller artikel 43 eller båda. Vid anslutningen till Kapstadskonventionen förkunnade Europeiska unionen att artiklarna 13 och 43 endast kommer att tillämpas i enlighet med artikel 31 i Bryssel I-förordningen[11]. Det måste framhållas att denna förklaring är tillämplig fullt ut på artiklarna 13 och 43 i Kapstadskonventionen vilka ändrats genom artikel VIII i järnvägsprotokollet. I enlighet med artikel XXIX i järnvägsprotokollet ”Förklaringar enligt konventionen”, ska förklaringar som avgetts inom ramen för Kapstadskonventionen, inbegripet de som avgetts enligt artikel 55, anses ha avgetts enligt järnvägsprotokollet, om inte annat anges.

Artikel VIII.1 i protokollet om interimistiska åtgärder gäller endast om en fördragsslutande stat har avgett en sådan förklaring och i den utsträckning som anges i denna förklaring. Om en fördragsslutande stat avger en förklaring enligt ovan med avseende på artikel VIII.2 i protokollet, måste den även ange tidsfristen för beslut om de interimistiska åtgärder som anges i artikel 13.1 i konventionen. Det föreslås att i likhet med vad som beslutats i samband med anslutningen till luftfartsprotokollet bör Europeiska unionen inte avge någon förklaring enligt artikel XXVII.2 i enlighet med artikel VIII i protokollet.

Artikel IX (Åtgärder vid insolvens) och artikel X (Bistånd vid insolvens) är i praktiken desamma som motsvarande bestämmelser i luftfartsprotokollet som rådet beslutade att inte tillämpa. Bestämmelserna ovan tillämpas endast om den fördragsslutande stat som är primärt behörig för ett insolvensärende har avgett en förklaring i enlighet med artikel XXVII för det syftet.

Kommissionen anser att om en EU-medlemsstat är primärt behörig för ett insolvensärende bör förordning (EG) nr 1346/2000 av den 29 maj 2000 om insolvensförfaranden i vart fall tillämpas i stället för järnvägsprotokollet, i likhet med vad som beslutats om Kapstadskonventionen och det tillhörande luftfartprotokollet. För att uppnå detta mål och bevara klarheten i rättsligt hänseende rekommenderar kommissionen att Europeiska unionen varken helt eller delvis tillämpar något av alternativen i artikel IX i protokollet.

Kommissionen föreslår därmed att Europeiska unionen inte bör avge någon förklaring enligt artikel XXVII.3 i enlighet med artikel IX i protokollet eller någon förklaring om bistånd vid

[11] EUT L 121, 15.5.2009, s. 7.

insolvens enligt artikel XXVII.1 i enlighet med artikel X, vilken är knuten till artikel IX.

2013/0184 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om godkännande på Europeiska unionens vägnar av Luxemburgprotokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 81.2 jämförd med artikel 218.6 a,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets godkännande[1], och

av följande skäl:

(1) Europeiska unionen arbetar för att upprätta ett gemensamt rättsligt område grundat på principen om ömsesidigt erkännande av rättsliga avgöranden.

(2) Protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel (nedan kallat *järnvägsprotokollet*) till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (nedan kallad *Kapstadskonventionen*) antogs den 23 februari 2007 i Luxemburg. Protokollet bidrar till regleringen på internationell nivå och det är därför önskvärt att de bestämmelser i detta instrument som rör områden som faller inom Europeiska unionens exklusiva behörighet börjar tillämpas snarast möjligt.

(3) Kommissionen skötte på Europeiska gemenskapens vägnar förhandlingarna om de delar av järnvägsprotokollet som omfattades av gemenskapens exklusiva behörighet.

(4) Enligt artikel XXII.1 i järnvägsprotokollet får regionala organisationer för ekonomisk integration, som är behöriga på vissa områden som regleras i järnvägsprotokollet, underteckna, godta och godkänna protokollet eller ansluta sig till det.

(5) Järnvägsprotokollet rör också några av de områden som regleras i förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område[2], förordning (EG) nr 1346/2000 av den 29 maj 2000 om insolvensförfaranden[3], förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)[4], Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning)[5] och förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå[6].

---

1 EUT C […],[…], s. […].
2 EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.
3 EGT L 160, 30.6.2000, s. 1.
4 EUT L 177, 4.7.2008, s. 6.
5 EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.
6 EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

(6) Europeiska gemenskapen undertecknade järnvägsprotokollet den 10 december 2009 efter rådets godkännande genom beslut 2009/940/EG av den 30 november 2009[7].

(7) Europeiska unionen har exklusiv behörighet på några av de områden som regleras i järnvägsprotokollet, medan medlemsstaterna är behöriga på andra områden som regleras i detta instrument.

(8) Europeiska unionen bör därför godkänna järnvägsprotokollet. Enligt artikel XXII.2 i järnvägsprotokollet ska en regional organisation för ekonomisk integration, vid undertecknandet, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till det, i en förklaring ange de områden som omfattas av protokollet för vilka medlemsstaterna har delegerat sin behörighet till organisationen.

(9) Förklaringen om Europeiska gemenskapens behörighet gjordes vid undertecknandet av instrumentet. Det är lämpligt att denna förklaring förnyas vid godkännandet av järnvägsprotokollet för att beakta utvecklingen på lagstiftningsområdet och rätta ett sakfel i den föregående förklaringen.

(10) Artiklarna VII, VIII, IX och X i järnvägsprotokollet tillämpas endast om en fördragsslutande stat har avgett en förklaring för det syftet enligt artikel XXVII samt under de förutsättningar som anges i förklaringen. Europeiska unionen kommer vid godkännandet av järnvägsprotokollet inte att avge någon förklaring enligt artikel XXVII.2 om tillämpningen av artikel VIII och kommer inte heller att avge någon förklaring enligt artikel XXVII.1 och XXVII.3. Medlemsstaternas behörighet beträffande de materiella rättsreglerna om insolvens kommer inte att påverkas.

(11) Förenade kungariket och Irland är bundna av förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område , förordning (EG) nr 1346/2000 av den 29 maj 2000 om insolvensförfaranden , förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) och deltar därför i antagandet av detta beslut.

(12) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokoll nr 22 om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, deltar Danmark inte i antagandet av detta beslut, som inte är bindande för eller tillämpligt på Danmark.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom, som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007, godkänns härmed på Europeiska unionens vägnar.

Texten till protokollet åtföljer detta beslut.

Artikel 2

Rådets ordförande ska utse den person som ska ha behörighet att på Europeiska unionens vägnar deponera det godkännandeinstrument som föreskrivs i artikel XXVII i protokollet för att uttrycka Europeiska unionens samtycke till att bli bunden av protokollet.

[7] EUT L 331, 16.12.2009, s. 1.

Artikel 3

Vid godkännandet av protokollet ska Europeiska unionen avge den förklaring som finns i bilagan i enlighet med artikel XXII.2 i protokollet.

Artikel 4

Detta beslut träder i kraft den […][8]

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

[8] Dagen för avtalets ikraftträdande kommer att offentliggöras av rådets generalsekretariat i *Europeiska unionens officiella tidning.*

BILAGA

Förklaring enligt artikel XXII.2 om Europeiska unionens behörighet på områden som regleras i protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (”järnvägsprotokollet”), som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007, och för vilka medlemsstaterna har delegerat sin behörighet till Europeiska unionen

1. Enligt artikel XXII i järnvägsprotokollet får regionala organisationer för ekonomisk integration som utgörs av suveräna stater och är behöriga på vissa områden som regleras i protokollet godkänna detta under förutsättning att de lägger fram den förklaring som avses i artikel XXII.2. Europeiska unionen har beslutat att godkänna järnvägsprotokollet och avger följaktligen en sådan förklaring.

2. Europeiska unionens nuvarande medlemmar är Konungariket Belgien, Republiken Bulgarien, Republiken Tjeckien, Konungariket Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Estland, Irland, Republiken Grekland, Konungariket Spanien, Republiken Frankrike, Republiken Italien, Republiken Cypern, Republiken Lettland, Republiken Litauen, Storhertigdömet Luxemburg, Republiken Ungern, Republiken Malta, Konungariket Nederländerna, Republiken Österrike, Republiken Polen, Republiken Portugal, Rumänien, Republiken Slovenien, Republiken Slovakien, Republiken Finland, Konungariket Sverige samt Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.

3. Denna förklaring ska dock inte tillämpas på Konungariket Danmark, i enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokoll nr 22 om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

4. Denna förklaring gäller inte de till medlemsstaterna hörande territorier som fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) inte tillämpas på, och den påverkar inte sådana åtgärder eller ståndpunkter som de berörda medlemsstaterna kan komma att anta inom ramen för järnvägsprotokollet på dessa territoriers vägnar och i deras intresse.

5. Europeiska unionens medlemsstater har delegerat sin behörighet till gemenskapen på vissa områden som omfattas av förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område[20], förordning (EG) nr 1346/2000 av den 29 maj 2000 om insolvensförfaranden[21], förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)[22], Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning)[23] och förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå[24].

6. När det gäller numreringssystemet för fordon har EU genom beslut 2006/920/EG (kommissionens beslut av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet drift och trafikledning hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg), som nyligen uppdaterats genom kommissionens beslut 2012/757/EU, antagit ett numreringssystem som kan vara lämpligt vid identifiering av rullande järnvägsmateriel enligt artikel XIV i järnvägsprotokollet.

---

20 EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.
21 EGT L 160, 30.6.2000, s. 1.
22 EUT L 177, 4.7.2008, s. 6.
23 EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.
24 EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

I fråga om utbyte av uppgifter mellan Europeiska unionens medlemsstater och det internationella registret har EU dessutom gjort betydande framsteg genom beslut 2007/756/EG (kommissionens beslut av den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och 14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG) som nyligen uppdaterats genom kommissionens beslut 2012/757/EU. Europeiska unionens medlemsstater har infört nationella fordonsregister och överlappningar av uppgifter med det internationella registret bör undvikas.

7. Europeiska unionen avger inte någon förklaring enligt artikel XXVII.2 om tillämpningen av artikel VIII eller någon av de förklaringar som är tillåtna enligt artikel XXVII.1 och XXVII.3. Medlemsstaterna behåller sin behörighet beträffande de materiella rättsreglerna om insolvens.

8. Det ligger i sakens natur att utövandet av den behörighet som medlemsstaterna har överfört till Europeiska unionen i enlighet med fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ständigt förändras. Inom ramen för fördragen får behöriga institutioner fatta beslut om räckvidden av Europeiska unionens behörighet. Europeiska unionen förbehåller sig därför rätten att ändra denna förklaring i enlighet därmed, utan att detta utgör en nödvändig förutsättning för utövandet av dess behörighet med avseende på de områden som regleras i järnvägsprotokollet.