117438/EU XXIV.GP
Eingelangt am 11/06/13

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Genehmigung, im Namen der Europäischen Union, des Protokolls von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials, das am 23. Februar 2007 in Luxemburg verabschiedet wurde

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

1. Zweck des vorliegenden Vorschlags

Die Kommission schlägt vor, dass die Europäische Union das Protokoll zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials (nachfolgend „das Eisenbahnprotokoll" oder „das Protokoll von Luxemburg") genehmigt, das auf einer Diplomatischen Konferenz beschlossen wurde, die vom 12. bis 23. Februar 2007 unter der gemeinsamen Schirmherrschaft des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Luxemburg stattfand.

Die Europäische Union beschloss die Unterzeichnung des Eisenbahnprotokolls durch den Beschluss des Rates vom 30. November 2009[1] und unterzeichnete es mit Wirkung vom 10. Dezember 2009.

2. Das Übereinkommen von Kapstadt und das Eisenbahnprotokoll

2.1. Anwendungsbereich

Das Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (nachfolgend „das Übereinkommen von Kapstadt" oder „das Übereinkommen") und das Protokoll betreffend Besonderheiten der Luftfahrzeugausrüstung (nachfolgend „das Luftfahrtprotokoll") wurden auf einer Diplomatischen Konferenz beschlossen, die vom 29. Oktober bis zum 16. November 2001 in Kapstadt stattfand.

Die Europäische Union genehmigte den Beitritt zum Übereinkommen von Kapstadt und zum Luftfahrtprotokoll durch den Beschluss des Rates vom 6. April 2009 und hinterlegte ihre Beitrittsurkunde am 28. April 2009.

Das Übereinkommen enthält einheitliche Bestimmungen über die Begründung und die Wirkungen eines internationalen Sicherungsrechts (Sicherungsvereinbarung, Vereinbarung des Eigentumsvorbehalts oder Leasingvertrag) an beweglicher Ausrüstung bestimmter Kategorien, die für die folgenden Kategorien in Protokollen festgelegt werden: Luftfahrt, rollendes Eisenbahnmaterial und Weltraumvermögenswerte.

Das Instrument besteht aus dem Basisübereinkommen mit Rechtsvorschriften, die für alle Kategorien der beweglichen Ausrüstung gelten, und mehreren speziellen Protokollen mit besonderen Vorschriften für bestimmte Kategorien.

Durch die Protokolle kann das Übereinkommen geändert werden, wenn Besonderheiten des betreffenden Bereichs dies erforderlich machen. Für die jeweiligen Ausrüstungskategorien hat demzufolge das Protokoll und nicht das Übereinkommen Vorrang. Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aus dem Übereinkommen ändern sich mit dem Protokoll, dem sie beitreten. Das Übereinkommen kann auf die einzelnen Ausrüstungskategorien erst nach Inkrafttreten des einschlägigen Protokolls angewendet werden, und die Anwendung bleibt auf die Vertragsparteien des Protokolls beschränkt. Dann sind Übereinkommen und Protokoll aber als ein Rechtsakt zu sehen.

Da die verschiedenen Protokolle spezielle Anknüpfungskriterien vorsehen (d. h. den Staat der Eintragung), ist das Übereinkommen anzuwenden, wenn sich der Schuldner in einem Vertragsstaat befindet (Artikel 3). Das durch das Übereinkommen begründete

[1] ABl. L 331 vom 16.12.2009, S. 1.

Sicherungsrecht (Artikel 1 und 2) gilt für den eingetragenen Gegenstand, aber auch für abgesicherte Forderungen und Ersatzleistungen. Das einschlägige Protokoll kann überdies die Geltung des Übereinkommens für die Veräußerung des Gegenstands vorsehen (Artikel 41 des Übereinkommens). Das Übereinkommen stärkt die Rechte der durch dieses einheitliche dingliche Sicherungsrecht in Bezug auf bewegliche Ausrüstung Begünstigten, wenn der Schuldner seinen Verpflichtungen nicht nachkommt (Artikel 8 bis 15). Durch das Übereinkommen wird ein internationales Registrierungssystem eingeführt, das Gläubigern die Eintragung von Sicherungsrechten an verschiedenen Kategorien beweglicher Ausrüstungsgegenstände ermöglicht (Artikel 16 bis 26) und den Vorrang eingetragener Sicherungsrechte gewährleistet (Artikel 29).

2.2. Ziele des Eisenbahnprotokolls

Dieses Instrument soll die Finanzierung von hochwertigem rollenden Eisenbahnmaterial durch die Schaffung eines besonders robusten internationalen Sicherungsrechts für Gläubiger (Vorbehaltsverkäufer und kreditgebende Einrichtungen für derartige Käufe) erleichtern, das nach Eintragung in ein internationales Register anderen Sicherungsrechten vorgeht.

Das Eisenbahnprotokoll enthält Vorschriften zur Rangordnung und zur Durchsetzbarkeit von eingetragenen internationalen Sicherungsrechten für bestimmte Arten von Gläubigern, die rollendes Eisenbahnmaterial finanzieren, nämlich für Sicherungsgeber, Vorbehaltsverkäufer oder Leasinggeber. Ferner sieht das Protokoll für Gläubiger besondere Rechte bei Nichterfüllung (Artikel VII) und drei Alternativen für die Rechte bei Insolvenz des Schuldners vor (Artikel IX). Nach Kapitel III werden ein internationales Register, das über das Internet zugänglich ist, und eine Aufsichtsbehörde errichtet. Nach Artikel XXV schließlich können Vertragsstaaten unter bestimmten Bedingungen Erklärungen über Befreiungen für öffentliche Zwecke abgeben.

Das Eisenbahnprotokoll erschafft ein internationales System der einmaligen und unveränderlichen Registrierung internationaler Sicherungsrechte. Das Protokoll ergänzt und unterstützt das europäische System der Fahrzeug-Identifizierungsnummern (das im Rahmen der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems eingeführt wurde). Es gewährleistet, dass die Parteien Sicherungsrechte von überall innerhalb der EU per Internet registrieren und abgleichen können, wodurch das Register rund um die Uhr verfügbar ist.

Ein solches Instrument dürfte für die Eisenbahnindustrie, Banken und die Staaten Europas von großem Nutzen sein, weil es Kapitalinvestitionen im Eisenbahnsektor fördert und die Bildung eines funktionierenden Leasingmarktes vorantreibt.

2. ERGEBNISSE DER BERATUNGEN MIT DEN BETEILIGTEN

Der Initiative der Kommission, die Genehmigung des Eisenbahnprotokolls nach der Unterzeichnung durch die EU im Jahr 2009 vorzuschlagen, gingen Gespräche mit der Rail Working Group, einem branchenübergreifenden Verband für die Umsetzung des Eisenbahnprotokolls, zu dessen Mitgliedern *unter anderem* Bombardier Transportation, die Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, die Europäische Investitionsbank, die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), der Internationale Eisenbahnverband UIC und der Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie gehören, voraus.

Während der Beratungen wurde vor allem die enge Verbindung zwischen dem Abschluss des Eisenbahnprotokolls und der Annahme des 4. Eisenbahnpakets am 30. Januar 2013 hervorgehoben.

Das 4. Eisenbahnpaket soll mehr Innovation bei Eisenbahnen in der EU begünstigen, indem es den Binnenmarkt für den Personenverkehr in der Union für Konkurrenz öffnet, Zulassungsverfahren für rollendes Eisenbahnmaterial vereinfacht und die Verwaltung der Infrastruktur verbessert. Es umfasst Gesetzesvorschläge zur Änderung von 3 Richtlinien und 2 Verordnungen sowie eine Mitteilung und 3 Berichte[2] und betont die Wichtigkeit der Finanzierung rollenden Eisenbahnmaterials, um die Öffnung von Finanzmärkten zu unterstützen – ein Ziel, das auch das Eisenbahnprotokoll verfolgt.

Durch die Annahme des Eisenbahnprotokolls werden neue Investitionen in rollendes Eisenbahnmaterial in der EU gefördert werden, was Betreibern und der Öffentlichkeit zugutekommt. Auf diese Weise unterstützt es durch die Begünstigung von mehr Investitionen in die Infrastruktur und die Förderung von Arbeitsplätzen im produzierenden Sektor auch die Wachstumsagenda der EU.

Das Eisenbahnprotokoll steht auch mit dem Ziel im Einklang, die Umstellung auf umweltfreundlichere und nachhaltigere Verkehrsmittel wie den Bahnverkehr zu fördern, wie im Weißbuch Verkehr von 2011 betont wird.[3]

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3. Befugnisse der Europäischen Union

Das Übereinkommen von Kapstadt und dessen Protokolle fallen zum Teil in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union. Mitgliedstaaten können die Protokolle somit erst unterzeichnen, nachdem die Protokolle von der EU genehmigt wurden.

Tatsächlich ist die EU durch einen Beschluss des Rates am 28. April 2009 dem Luftfahrtprotokoll gleichzeitig mit dem Übereinkommen von Kapstadt beigetreten[4] und hat das Eisenbahnprotokoll am 10. Dezember 2009 unterzeichnet[5]. Bei der Unterzeichnung des Eisenbahnprotokolls wurde eine Erklärung zu den Zuständigkeiten der Europäischen Gemeinschaft nach Artikel XXII Absatz 2 abgegeben, welcher vorschreibt, dass die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration bei der Unterzeichnung, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt eine allgemeine Erklärung abgibt, in der sie die durch dieses Protokoll erfassten Fragen bezeichnet, für die diesen Organisationen von ihren Mitgliedstaaten die Zuständigkeit übertragen wurde.

Absatz 6 der Erklärung zur Zuständigkeit der Gemeinschaft, die bei der Unterzeichnung abgegeben wurde, sollte durch eine Änderung aktualisiert werden, und zwar um den Beschluss der Kommission 2012/757/EU zu berücksichtigen und den Verweis auf Artikel V Absatz 2 des Protokolls zu berichtigen, der vielmehr auf Artikel XIV verweisen sollte. Die Erklärung sollte deshalb zum Zeitpunkt der Genehmigung entsprechend geändert werden. Der überarbeitete Wortlaut der Erklärung zur Zuständigkeit der Europäischen Union ist als Anhang beigefügt.

Die Europäische Union besitzt die ausschließliche Zuständigkeit für bestimmte unter das Eisenbahnprotokoll fallende Fragen, die auch die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 vom

---

2 Informationen zum 4. Eisenbahnpaket sind unter der folgenden Adresse verfügbar: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_de.htm

3 Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM(2011) 144 endgültig vom 28.3.2011.

4 Beschluss 2009/370/EG, ABl. L 121 vom 15.5.2009, S. 3-7.

5 Beschluss 2009/940/EG, ABl. L 331 vom 16.12.2009, S. 1-16.

22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen[6], die Verordnung (EG) Nr. 1346/2000 vom 29. Mai 2000 über Insolvenzverfahren [7] sowie die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I)[8] berühren. Ferner gibt es Rechtsvorschriften der Europäischen Union zu Fragen, die unter das Eisenbahnprotokoll fallen und auch die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)[9] sowie die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur[10] berühren.

4. Erklärungen zu Fragen, die in den ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Europäischen Union fallen

Mehrere Regeln des Eisenbahnprotokolls setzen voraus oder bieten den Vertragsparteien die Möglichkeit, Erklärungen bezüglich der Anwendbarkeit oder des Geltungsbereichs seiner Bestimmungen oder ihrer Umsetzung abzugeben.

Die Europäische Union ist befugt, Erklärungen zu den Artikeln VI, VIII, IX, und X des Eisenbahnprotokolls abzugeben, deren Gegenstand in ihre ausschließliche Zuständigkeit fällt.

Artikel VI des Eisenbahnprotokolls (*Rechtswahl*) legt fest, dass die Parteien einer Vereinbarung oder eines damit in Zusammenhang stehenden Garantievertrags das anwendbare Recht wählen können. Damit regelt er eine Frage, die unter die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) fällt.

Diese weitreichende Rechtswahl ist nicht mit dem durch die Verordnung Nr. 593/2008 eingeführten System vereinbar.

Ähnlich der Lösung, die im Beschluss des Rates 2009/370/EG vom 6. April 2009 zur Genehmigung des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und zu dem zugehörigen Protokoll über Luftfahrzeugausrüstung gewählt wurde, werden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Bestimmungen der Verordnung Nr. 593/2008 weiterhin anwenden.

Da Artikel VI nur Anwendung findet, wenn eine Erklärung nach Artikel XXVII des Eisenbahnprotokolls abgegeben wird, sollte die Europäische Union zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Eisenbahnprotokolls keine Erklärung zur Anwendbarkeit von Artikel VI abgeben.

Artikel 55 des Übereinkommens von Kapstadt, *„Änderung der Bestimmungen über den vorläufigen Rechtsschutz“,* sieht die Möglichkeit vor, dass die Bestimmungen in Artikel 13 oder Artikel 43 oder beiden vollständig oder teilweise keine Anwendung finden. Bei ihrem Beitritt zum Übereinkommen von Kapstadt erklärte die Europäische Union, dass Artikel 13 und 43 nur im Einklang mit Artikel 31 der Brüssel-I-Verordnung[11] Anwendung findet. Es ist zu betonen, dass diese Erklärung uneingeschränkt auf die in Artikel VIII des Eisenbahnprotokolls geänderte Fassung der Artikel 13 und 43 des Übereinkommens von Kapstadt anwendbar ist. Wie in Artikel XXIX des Eisenbahnprotokolls „*Erklärungen nach*

---

6 ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.
7 ABl. L 160 vom 30.6.2000, S. 1.
8 ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6.
9 ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.
10 ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.
11 ABl. L 121 vom 15.5.2009, S. 7.

dem Übereinkommen“ festgelegt wird, sollen Erklärungen nach dem Übereinkommen von Kapstadt, einschließlich der Erklärung nach Artikel 55, auch im Anwendungsbereich des Eisenbahnprotokoll gelten, sofern nicht etwas anderes vorgesehen ist.

Nach Artikel VIII Absatz 1 gilt Artikel VIII des Protokolls zum vorläufigen Rechtsschutz nur dann vollständig oder teilweise, wenn ein Vertragsstaat eine ausdrückliche Erklärung hierzu abgegeben hat, und nur in dem in dieser Erklärung angegebenen Umfang. Gibt ein Vertragsstaat eine solche Erklärung bezüglich Artikel VIII Absatz 2 ab, muss er angeben, innerhalb welcher Frist die Maßnahmen zum vorläufigen Rechtsschutz gemäß Artikel 13 Absatz 1 des Übereinkommens anzuordnen sind. Es wird vorgeschlagen, dass die Europäische Union keine Erklärung gemäß Artikel XXVII Absatz 2 zu Artikel VIII abgibt, ähnlich wie dies auch beim Beitritt zum Luftfahrtprotokoll beschlossen wurde.

Artikel IX (*Rechte bei Insolvenz)* und Artikel X *(Zusammenarbeit im Insolvenzfall*) sind quasi identisch mit den entsprechenden Bestimmungen des Luftfahrtprotokoll, bei dem sich der Rat gegen eine Zustimmung entschied. Tatsächlich gelten die oben genannten Bestimmungen nur, wenn ein Vertragsstaat, in dessen Zuständigkeit die Insolvenz primär fällt, eine entsprechende Erklärung gemäß Artikel XXVII abgibt.

Die Kommission ist der Ansicht, dass in Fällen, in denen ein EU-Mitgliedstaat die primäre Zuständigkeit im Insolvenzfall hat, in jedem Fall anstelle des Eisenbahnprotokolls die Verordnung Nr. 1346/2000 vom 29. Mai 2000 Anwendung finden sollte, ähnlich wie dies auch in Bezug auf das Übereinkommen von Kapstadt und das Luftfahrtprotokoll beschlossen wurde. Um dieses Ziel zu erreichen und Rechtssicherheit zu bewahren, empfiehlt sie, dass die Europäische Union sich nicht für die vollständige oder teilweise Anwendung einer der in Artikel IX des Protokolls genannten Varianten entscheidet.

Es wird folglich vorgeschlagen, dass die Europäische Union weder die in Artikel IX des Protokolls genannte Erklärung gemäß Artikel XXVII Absatz 3 abgibt noch die in Artikel X genannte, mit jener in Artikel IX verbundene Erklärung über die Zusammenarbeit im Insolvenzfall gemäß Artikel XXVII Absatz 1.

2013/0184 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Genehmigung, im Namen der Europäischen Union, des Protokolls von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials, das am 23. Februar 2007 in Luxemburg verabschiedet wurde

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 81 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments[1],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Europäische Union strebt die Schaffung eines gemeinsamen Rechtsraums auf Basis des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Gerichtsentscheidungen an**.**

(2) Das Protokoll zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (nachfolgend „Übereinkommen von Kapstadt“) betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials (nachfolgend „Eisenbahnprotokoll“), das am 23. Februar 2007 in Luxemburg verabschiedet wurde, leistet einen nützlichen Beitrag zur internationalen Regelung. Es ist deshalb wünschenswert, dass die Bestimmungen dieses Instruments, die Fragen betreffen, welche in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fallen, so bald wie möglich Anwendung finden.

(3) Die Kommission hat die Teile des Eisenbahnprotokolls, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft fallen, im Namen der Europäischen Gemeinschaft ausgehandelt.

(4) Nach Artikel XXII Absatz 1 des Eisenbahnprotokolls können Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die für bestimmte durch das Eisenbahnprotokoll erfasste Fragen zuständig sind, dieses Protokoll unterzeichnen, annehmen, genehmigen oder ihm beitreten.

(5) Bestimmte Bereiche, die unter die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen[2], die Verordnung (EG) Nr. 1346/2000 vom 29. Mai 2000 über Insolvenzverfahren[3], die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht

[1] ABl. C… vom…, S. ....
[2] ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.
[3] ABl. L 160 vom 30.6.2000, S. 1.

(Rom I)[4], die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)[5] und die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vom 29. April 2004 zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur[6] fallen, sind auch Gegenstand des Eisenbahnprotokolls.

(6) Die Europäische Gemeinschaft unterzeichnete das Eisenbahnprotokoll am 10. Dezember 2009, nachdem der Rat die Unterzeichnung mit dem Beschluss 2009/940/EG vom 30. November 2009[7] ermächtigt hatte.

(7) Die Europäische Union ist für einige der unter das Eisenbahnprotokoll fallenden Fragen ausschließlich zuständig; für andere unter dieses Instrument fallende Fragen sind die Mitgliedstaaten zuständig.

(8) Die Europäische Union sollte das Eisenbahnprotokoll deshalb genehmigen. Artikel XXII Absatz 2 des Eisenbahnprotokolls schreibt vor, dass eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration zum Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts eine Erklärung abgeben soll, in der sie die durch dieses Protokoll erfassten Fragen bezeichnet, für die dieser Organisation von ihren Mitgliedstaaten die Zuständigkeit übertragen wurde.

(9) Die Erklärung zu den Zuständigkeiten der Europäischen Gemeinschaft wurde zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Instruments abgegeben. Es empfiehlt sich, diese Erklärung zum Zeitpunkt der Genehmigung des Eisenbahnprotokolls zu erneuern, um Entwicklungen in der Gesetzgebung zu berücksichtigen und einen materiellen Fehler in der älteren Erklärung zu berichtigen.

(10) Die Artikel VII, VIII, IX und X des Eisenbahnprotokolls finden nur Anwendung, wenn ein Vertragsstaat eine entsprechende Erklärung gemäß Artikel XXVII des genannten Protokolls abgegeben hat und nur unter den in dieser Erklärung festgelegten Voraussetzungen. Zum Zeitpunkt der Genehmigung des Eisenbahnprotokolls wird die Europäische Union weder eine Erklärung gemäß Artikel XXVII Absatz 2 bezüglich der Anwendung von Artikel VIII abgeben, noch wird sie eine der nach Artikel XXVII Absatz 1 und 3 zulässigen Erklärungen abgeben. Die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die materiellrechtlichen Insolvenzbestimmungen wird hiervon nicht berührt.

(11) Das Vereinigte Königreich und Irland sind durch die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil und Handelssachen, die Verordnung (EG) Nr. 1346/2000 vom 29. Mai 2000 über Insolvenzverfahren und die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) gebunden und beteiligen sich deshalb an der Annahme dieses Beschlusses.

(12) Gemäß der Artikel 1 und 2 des dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügten Protokolls Nr. 22 über die Position Dänemarks ist Dänemark nicht an der Annahme des Beschlusses beteiligt, der für Dänemark nicht bindend oder anwendbar ist –

---

4 ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6.
5 ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.
6 ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.
7 ABl. L 331 vom 16.12.2009, S. 1-16.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Das Protokoll zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials, das am 23. Februar 2007 in Luxemburg angenommen wurde, wird hiermit im Namen der Europäischen Union genehmigt.

Der Wortlaut des Protokolls ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, im Namen der Europäischen Union die in Artikel XXVII des Protokolls vorgeschriebene Genehmigungsurkunde zu hinterlegen, um der Zustimmung der Europäischen Union zur vertraglichen Bindung durch das Protokoll Ausdruck zu verleihen.

Artikel 3

Zum Zeitpunkt der Genehmigung des Protokolls wird die Europäische Union die im Anhang wiedergegebene Erklärung gemäß Artikel XXII Absatz 2 des Protokolls abgeben.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am […] in Kraft[8].

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

[8] Das Datum des Inkrafttretens der Vereinbarung wird durch das Generalsekretariat des Rates im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

ANHANG

Erklärung gemäß Artikel XXII Absatz 2 zur Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft in Fragen, die unter das am 23. Februar 2007 in Luxemburg angenommene Protokoll zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials („Eisenbahnprotokoll") fallen und für die die Mitgliedstaaten ihre Zuständigkeit auf die Gemeinschaft übertragen haben

1. Nach Artikel XXII des Eisenbahnprotokolls können Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die von souveränen Staaten gebildet werden und für bestimmte durch das Protokoll erfasste Fragen zuständig sind, das Protokoll vorbehaltlich der Abgabe einer Erklärung gemäß Artikel XXII Absatz 2 des Protokolls unterzeichnen. Die Europäische Union hat beschlossen, das Eisenbahnprotokoll zu unterzeichnen, und gibt somit diese Erklärung ab.

2. Mitglieder der Europäischen Union sind derzeit die Republik Bulgarien, das Königreich Belgien, die Tschechische Republik, das Königreich Dänemark, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Estland, Irland, die Hellenische Republik, das Königreich Spanien, die Französische Republik, die Italienische Republik, die Republik Zypern, die Republik Lettland, die Republik Litauen, das Großherzogtum Luxemburg, die Republik Ungarn, die Republik Malta, das Königreich der Niederlande, die Republik Österreich, die Republik Polen, die Portugiesische Republik, Rumänien, die Republik Slowenien, die Slowakische Republik, die Republik Finnland, das Königreich Schweden sowie das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland.

3. Diese Erklärung gilt gemäß den Artikeln 1 und 2 des dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügten Protokolls 22 über die Position Dänemarks nicht für das Königreich Dänemark.

4. Diese Erklärung gilt ebenfalls nicht für die Gebiete der Mitgliedstaaten, in denen der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union keine Anwendung findet, und lässt Maßnahmen oder Standpunkte, die die betreffenden Mitgliedstaaten im Rahmen des Eisenbahnprotokolls im Namen und im Interesse dieser Gebiete treffen bzw. vertreten, unberührt.

5. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben die Zuständigkeit für Fragen, welche die Regeln in der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen[20] , die Verordnung (EG) Nr. 1346/2000 vom 29. Mai 2000 über Insolvenzverfahren [21], die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I)[22], die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)[23] und die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur[24] betreffen oder verändern können, an die Gemeinschaft übertragen.

6. Im Hinblick auf das Nummerierungssystem für Fahrzeuge hat die Gemeinschaft mit der Entscheidung 2006/920/EG (Entscheidung der Kommission vom 11. August 2006 über die

---

[20] ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.
[21] ABl. L 160 vom 30.6.2000, S. 1.
[22] ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6.
[23] ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.
[24] ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems), die kürzlich durch den Beschluss 2012/757/EU der Kommission aktualisiert wurde, ein Nummerierungssystem angenommen, das für die Identifizierung von Schienenfahrzeugen im Sinne von Artikel V Absatz 2 des Protokolls geeignet ist.

Mit der Entscheidung 2007/756/EG (Entscheidung der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG), die kürzlich durch den Beschluss 2012/757/EU der Kommission aktualisiert wurde, hat die Gemeinschaft überdies beim Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und dem Internationalen Register beachtliche Fortschritte erzielt. Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben nationale Einstellungsregister eingerichtet, wobei eine Doppelerfassung von Daten, die bereits im Internationalen Register vorhanden sind, vermieden werden sollte.

7. Die Europäische Union gibt weder eine Erklärung nach Artikel XXVII Absatz 2 bezüglich der Anwendung von Artikel VIII ab noch eine der nach Artikel XXVII Absatz 1 und 3 zulässigen Erklärungen. Die materiellrechtlichen Insolvenzbestimmungen unterliegen weiterhin der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

8. Die Ausübung der Befugnisse, die die Mitgliedstaaten gemäß dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf die Europäische Union übertragen haben, ist naturgemäß einem ständigen Wandel unterworfen. So können die zuständigen Organe nach Maßgabe dieser Verträge Beschlüsse fassen, die den Umfang der Zuständigkeiten der Europäischen Union bestimmen. Die Europäische Union behält sich folglich das Recht vor, die vorliegende Erklärung entsprechend zu ändern, ohne dass dies jedoch eine Voraussetzung für die Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten in Bezug auf Fragen darstellt, die unter das Eisenbahnprotokoll fallen.