

# AFGØRELSE

## RÅDETS AFGØRELSE

af 24. juni 2014

**om fastsættelse af den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union på det 25. møde i OTIF's revisionsudvalg for så vidt angår visse ændringer i konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) og tillæggene dertil**

(2014/699/EU)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen er tiltrådt konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 («COTIF-konventionen») i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2013/103/EU <sup>(1)</sup>.
- (2) Alle medlemsstater med undtagelse af Cypern og Malta anvender COTIF-konventionen.
- (3) Det forventes, at revisionsudvalget, som er nedsat i henhold til artikel 13, stk. 1, litra c), i COTIF-konventionen, ved sit møde den 25.-27. juni 2014 vil træffe afgørelse om visse ændringer af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) såvel som af visse af konventionens tillæg, dvs. tillæg B (fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane — CIM), tillæg D (fælles regler om kontrakter om benyttelse af togvogne i international jernbanetrafik — CUV), tillæg E (fælles regler om kontrakter om anvendelse af infrastruktur i international jernbanetrafik — CUI), tillæg F (fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske beskrivelser til brug for jernbanemateriel, der anvendes i international transport — APTU) og tillæg G (fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international transport — ATMF).
- (4) Ændringerne i COTIF-konventionen har til formål at ajourføre de opgaver, som varetages af det tekniske ekspertudvalg, og definitionen af »ihændeheber« i overensstemmelse med EU-retten, og at ændre visse regler om finansiering af Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF), revision og rapportering, såvel som mindre administrative ændringer.
- (5) Ændringerne i tillæg B (CIM) sigter mod at give forrang til elektroniske fragtbrev og deres ledsagedokumenter og klarlægge visse bestemmelser vedrørende transportkontrakten.
- (6) Ændringerne i tillæg D (CUV), som fremlægges af OTIF's generalsekretær, har til formål at klarlægge, hvilken rolle ihændeheveren og den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelse, spiller for kontrakterne om brug af køretøjer i international jernbanetrafik. Frankrig har fremlagt et separat forslag vedrørende erstatningsansvar for skader forårsaget af køretøjet. Tyskland har forelagt et særskilt forslag vedrørende anvendelsesområdet for de fælles CUV-regler.

<sup>(1)</sup> Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1).

- (7) Ændringerne i tillæg G (ATMF) sigter mod at ajourføre bestemmelserne vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der anvendes i international transport, klarlægge hvilke funktioner og relationer der findes mellem den kontraherende stat som defineret i nævnte tillæg, den kompetente myndighed og bedømmelsesenheden, samt harmonisere termer i overensstemmelse med EU-retten.
- (8) Ændringerne i tillæg F (APTU) sigter mod at bevare sammenhængen med det reviderede tillæg G (AMTF).
- (9) Ændringerne i tillæg E (CUI), som er foreslået af Den internationale komité for jernbanetransport (CIT), sigter mod at udvide anvendelsesområdet for de fælles regler vedrørende kontrakterne om brug af køretøjer i international jernbanetrafik, at skabe et juridisk grundlag for de almindelige betingelser for anvendelse af jernbaneinfrastruktur og at udvide infrastrukturforvalterens erstatningsansvar for skader eller tab forårsaget af infrastrukturen.
- (10) OTIF's generalsekretær har foreslået også redaktionelle ændringer, så termen »De Europæiske Fællesskaber« erstattes af »Den Europæiske Union« i hele konventionen såvel som tillæggene dertil.
- (11) De fleste af de foreslåede ændringer er i overensstemmelse med EU-retten og Unionens strategiske målsætninger, og Unionen bør derfor støtte dem. Visse ændringer har ingen betydning for EU-retten, og der er derfor ikke behov for at tage stilling hertil på EU-plan. Endelig har Unionen brug for yderligere at drøfte visse ændringer, hvorfor disse bør afvises på mødet i revisionsudvalget. Hvis sidstnævnte ændringer bliver godkendt uden tilpasninger, som Unionen kan acceptere, bør Unionen gøre indsigelse efter proceduren i artikel 35, stk. 4, i COTIF-konventionen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

1. Den holdning, som på Unionens vegne skal indtages på det 25. møde i revisionsudvalget nedsat ved konventionen om internationale jernbanebefordringer, skal være i overensstemmelse med bilaget til denne afgørelse.
2. Repræsentanterne for Unionen i revisionsudvalget kan uden yderligere afgørelse truffet af Rådet aftale mindre ændringer af de dokumenter, der er nævnt i bilaget til denne afgørelse.

#### Artikel 2

Revisionsudvalgets afgørelse offentliggøres efter vedtagelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Luxembourg, den 24. juni 2014.

På Rådets vegne  
E. VENIZELOS  
Formand

## BILAG

**1. INDLEDNING**

OTIF's generalsekretær har indkaldt til det 25. møde i revisionsudvalget under COTIF-konventionen, som skal finde sted i Bern den 25.-27. juni 2014.

**2. DOKUMENTER, SOM DER HENVISES TIL**

De dokumenter, der vedrører dagsordenen, blev rundsendt til OTIF's medlemsstater og kan tilgås på OTIF's websted på adressen: <http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html>.

**3. KOMMENTARER TIL HVERT PUNKT PÅ DAGSORDENEN****DAGSORDENSPUNKT 1. ÅBNING AF MØDET OG FASTSÆTTELSE AF DET BESLUTNINGSDYGTIGE FLERTAL**

Dokument: Intet.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Ikke relevant.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

Revisionsudvalget er beslutningsdygtigt, når flertallet af OTIF-medlemsstaterne med stemmeret er til stede på afstemningstidspunktet. Det fastsættes imidlertid i artikel 13, stk. 3, i COTIF-konventionen, at OTIF-medlemsstater, som har afgivet erklæring om manglende anvendelse af en eller flere af tillæggene, ikke har ret til at stemme om ændringer, der vedrører pågældende tillæg.

Følgende OTIF-medlemsstater har ikke trukket deres erklæringer om manglende anvendelse af visse tillæg tilbage:

Pakistan, Rusland (med hensyn til fælles regler om kontrakten om international befordring af passagerer med jernbane (CIV), international befordring af farligt gods med jernbane (RID), CUV, CUI, APTU og ATMF), Georgien (med hensyn til CUV, CUI, APTU og ATMF), Den Tjekkiske Republik, Norge, Slovakiet, Det Forenede Kongerige (med hensyn til CUI, APTU og ATMF) og Frankrig (med hensyn til ATMF).

I drøftelsen af ændringer af de pågældende tillæg skal antallet af OTIF-medlemsstater, der har afgivet erklæringer om manglende anvendelse af dette tillæg, trækkes fra antallet af aktive medlemmer af OTIF (46) med henblik på at fastsætte det beslutningsdygtige flertal for den givne afstemning.

I tilfælde, hvor Unionen har kompetence, kan Unionen stemme for alle sine medlemmer med stemmeret uden hensyntagen til disse medlemmers fysiske tilstedeværelse ved afstemningen; det beslutningsdygtige flertal kan følgelig være forskelligt i tilfælde, hvor Unionen repræsenterer sine medlemsstater, og i tilfælde, hvor EU-medlemsstaterne stemmer på egne vegne.

**DAGSORDENSPUNKT 2. VALG AF FORMAND OG NÆSTFORMAND**

Dokument: Intet.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

**DAGSORDENSPUNKT 3. VEDTAGELSE AF DAGSORDENEN**

Dokument: CR 25/3.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

## DAGSORDENSPUNKT 4. DELVIS REVISION AF COTIF — BASISKONVENTIONEN

Dokumenter: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning:

Ændringer af artikel 3 (internationalt samarbejde) skal støttes (redaktionel ændring, hvor der i stedet for »De Europæiske Fællesskaber« henvises til »Den Europæiske Union«).

Ændringer af artikel 12 (fuldbyrdelse af afgørelser, bilag) skal støttes, da der er tale om en ændring af definitionen af »ihændeheber« i overensstemmelse med EU-retten.

Ændringer af artikel 20 (det tekniske ekspertudvalg) skal støttes, fordi det er nødvendigt at ajourføre de fælles regler for APTU og for ATMF, så de er i overensstemmelse med EU-retten.

Andre ændringer: Der er ikke behov for en EU-holdning, da disse ændringer vedrører finansiering af organisationen og revision eller omfatter administrative ændringer angående arbejdsprogrammet, årsrapporten og listerne over strækninger og tjenester, som ikke har nogen indvirkning på EU-retten.

## DAGSORDENSPUNKT 5. DELVIS REVISION AF TILLÆG B (CIM)

Dokumenter: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Unionen hvad angår artikel 6 og 6a; medlemsstaterne hvad angår de øvrige artikler.

Anbefalet koordineret holdning:

Ændringer af artikel 6 og artikel 6a angår EU-retten pga. anvendelsen af fragtbreve og ledsagedokumenter i forbindelse med procedurer vedrørende told, sundhed og plantesundhed. Unionen bifalder OTIF's hensigt om at prioritere fragtbreve i elektronisk form. Vedtagelsen af disse ændringer kan dog, som det ser ud nu, få utilsigtede konsekvenser. Den nuværende forenklede procedure for toldforsendelse med jernbane er kun mulig med papirdokumenter. Hvis jernbaner vælger det elektroniske fragtbrev, vil de derfor være nødt til at bruge standardforsendelsesproceduren og det nye EDB-baserede forsendelsessystem (NCTS).

Kommissionen er begyndt at forberede en arbejdsgruppe, som skal drøfte anvendelsen af elektroniske transportdokumenter til forsendelse under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013<sup>(1)</sup>. Denne arbejdsgruppe holder sit første møde den 4.-5. juni 2014. Unionen bifalder ligeledes hensigten om at ledsagedokumenter skal forelægges i elektronisk form. I gældende EU-ret er der imidlertid intet juridisk grundlag for at kræve, at dokumenter (f.eks. det fælles veterinærdokument og det fælles importdokument), som skal ledsage sundheds- og plantesundhedsmæssige varer, forelægges i elektronisk form, og disse skal derfor fremlægges i papirform. Kommissionen har udarbejdet et udkast til forordning, som tager højde for elektronisk certificering, og udkastet bliver i øjeblikket drøftet i Europa-Parlamentet og Rådet. Det forventes, at nævnte forordning (forordningen om offentlig kontrol) vil blive vedtaget i slutningen af 2015 eller begyndelsen af 2016, men der vil dog være en overgangsperiode for dens håndhævelse.

Unionen foreslår derfor, at der ikke bør træffes afgørelser om disse emner ved det forestående møde i revisionsudvalget, og at OTIF fortsat samarbejder med Unionen på området med henblik på at finde en velfunderet løsning til den kommende revision af CIM, som ideelt set bør synkroniseres med forordning (EU) nr. 952/2013 og dens gennemførelsesbestemmelser, som skal træde i kraft den 1. maj 2016. Visse elektroniske procedurer vil kunne indføres gradvist mellem 2016 og 2020, jf. artikel 278 i forordning (EU) nr. 952/2013.

Andre ændringer: Der er ikke behov for en EU-holdning, da disse bestemmelser ikke berører EU-retten.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

DAGSORDENSPUNKT 6. ELEKTRONISKE DOKUMENTER VEDRØRENDE TRANSPORT AF FARLIGT GODS — OPLYSNINGER OM EKSPERTUDVALGET FOR RID'S ARBEJDE

Dokument: CR 25/6.

Kompetence: Unionen.

Udøvelse af stemmeret: Ikke relevant.

Anbefalet koordineret holdning: Oplysningerne tages til efterretning.

DAGSORDENSPUNKT 7. DELVIS REVISION AF TILLÆG D (CUV)

Dokumenter: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet EU-holdning: Ændringerne af artikel 2 og 9 støttes, eftersom de er med til at klarlægge, hvilken rolle ihænde-haveren og den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelse, spiller, hvilket er i overensstemmelse med EU-retten (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF<sup>(1)</sup>). Den foreslåede ændring af artikel 7, som Frankrig har fremlagt, og som betyder, at den person, der har stillet et køretøj til rådighed som transportmiddel, bærer erstatningsansvaret i tilfælde af skader som følge af defekter ved dette køretøj, skal undersøges nærmere i Unionen, før der træffes afgørelse i OTIF. Unionen kan derfor ikke støtte dette ændringsforslag ved revisionsudvalgets møde og foreslår at udsætte afgørelsen til næste generalforsamling med henblik på at vurdere spørgsmålet yderligere. Unionen har samme holdning, dvs. at udsætte afgørelsen til næste generalforsamling med henblik på at vurdere spørgsmålet yderligere, for så vidt angår Tysklands forslag om en ny artikel 1a, der blev forelagt for OTIF i forbindelse med EU-koordineringen.

Supplerende anbefalet EU-holdning: I dokument CR 25/7 Add. 1, s. 6, stk. 8a, indsættes følgende in fine: »The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.«

DAGSORDENSPUNKT 8. REVISION AF TILLÆG G (ATMF)

Dokumenter: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Kompetence: Unionen.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet koordineret holdning:

1) For så vidt angår J.nr.. CR 25/8 Revision af tillæg G (ATMF)

Støttes med følgende kommentarer:

— Følgende punktum indsættes i artikel 3a, stk. 3:

»When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.«

Unionen kan eventuelt acceptere følgende alternativer:

»For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.«

eller

»When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned.«

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 345 af 23.12.2008, s. 62).

- Artikel 4, stk. 1: Følgende punktum indsættes in fine [efter litra b)]:

»If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.«

- Artikel 5, stk. 5: Henvisningen rettes; »Article 2w1« erstattes af »Article 2wa(1)«.

- Artikel 19: Artikel 19, stk. 2 og 2a, sammenskrives ved, at stk. 2a udgår, og stk. 2 erstattes af følgende ændrede tekst:

»These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.«

2) For så vidt angår 25/8 Add. 1. Begrundelsen for revisionen af tillæg G (ATMF)

- Generelle begrundelser (nederst på s. 2): Punktummet ændres, som følger: »The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document.«

- Artikel 2, litra t): Nyt afsnit indsættes: »When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking.«

- Artikel 4, stk. 1, litra b): Tilføj modul SH1, da designtypeattesten, der udstedes i modulets designfase, også giver mulighed for at anvende den beskrevne procedure. Punktummet affattes herefter som følger:

»According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate.«

- Artikel 7, stk. 1a: For at bringe fortolkningen af denne bestemmelse i overensstemmelse med Unionens (artikel 8, stk. 7, i Kommissionens henstilling 2011/217/EU <sup>(1)</sup>) indsættes følgende punktum:

»Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process.«

3) Resultat af gennemgangen af den tyske udgave af revisionen af tillæg G (ATMF):

- Artikel 2, litra ab): Definitionen af akkreditering bringes i overensstemmelse med ordlyden af artikel 2, stk. 10, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 <sup>(2)</sup>.

»Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.«

- Artikel 5, stk. 2: »assessing entities« er oversat med »Bewertungsstelle«. Ifølge ETV GEN E oversættes »the assessing entity« med »Prüforgan«. Ifølge den fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering (CSM RA) er udtrykket »Bewertungsstelle« i Unionen knyttet særligt til vurderingsorganer. Af den grund kan OTIF-udtrykket i henhold til artikel 5, stk. 2, være vildledende. Derfor foreslås det i ATMF at anvende udtrykket »Prüforgan«. Jf. tillige artikel 2, litra cb), artikel 5, stk. 3-7, artikel 6, stk. 4, artikel 10, stk. 3a, 4, og stk. 6-8.

- Artikel 5, stk. 4: Ordlyden ændres: »Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.«

<sup>(1)</sup> Kommissionens henstilling 2011/217/EU af 29. marts 2011 om udstedelse af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF (EUT L 95 af 8.4.2011, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

- Artikel 10, stk. 8: Parenteserne fjernes.
- Artikel 5, stk. 3: Efter udtrykket »Voraussetzungen« ændres »erfüllen« til »erfüllt«.
- Artikel 11, stk. 3, litra b): »Identifizierungscode(se)« bør erstattes med »Identifizierungscode(s)«.
- Artikel 15, stk. 1, andet punktum: »nicht« slettes.
- Artikel 15a, stk. 1, andet punktum: Indsæt et punktum efter »entsprechen«, og start et tredje punktum med »Es hat insbesondere:«.

4) I den franske udgave affattes definitionen i artikel 2, litra n), således:

»«détenteur» désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.»

DAGSORDENSPUNKT 9. DELVIS REVISION AF TILLÆG F (APTU)

Dokumenter: J.nr.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Kompetence: Unionen.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet koordineret holdning: De redaktionelle ændringer støttes.

DAGSORDENSPUNKT 10. MANDAT TIL KONSOLIDERING AF DEN FORKLARENDE RAPPORT

Dokument: CR 25/10.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet EU-holdning: Skal støttes.

DAGSORDENSPUNKT 11. REDAKTIONELLE ÆNDRINGER

Dokument: CR 25/11.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Skal støttes med tilføjelse af følgende nye andet led:

»— to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification«.

DAGSORDENSPUNKT 12. DELVIS REVISION AF TILLÆG E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Unionen.

Anbefalet koordineret holdning: Ændringerne afvises. Disse ændringer, som er foreslået af CIT, omfatter udvidelse af CUI's anvendelsesområde til indenlandske aktiviteter, indførelse af kontraktligt bindende almindelige betingelser og udvidelse af infrastrukturvalterens erstatningsansvar for skader. De bør overvejes yderligere, men eftersom de ikke er blevet drøftet i et internt forum i OTIF forud for mødet i revisionsudvalget, kan deres virkninger ikke være blevet vurderet tilstrækkeligt detaljeret. Det synes at være for tidligt at ændre CUI (som for nuværende er i overensstemmelse med EU-retten) på dette møde i revisionsudvalget uden ordentlig forberedelse.

DAGSORDENSPUNKT 13. FORRETNINGSORDEN FOR REVISIONSUDVALGETS ARBEJDSGRUPPER VEDRØRENDE TILLÆG A, B, D OG E

Dokument: CR 25/13.

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Medlemsstaterne.

Anbefalet koordineret holdning: Ingen.

DAGSORDENSPUNKT 14. OPLYSNINGER OM DET FREMTIDIGE ARBEJDE.

Dokument: CR 25/14 (foreligger ikke endnu).

Kompetence: Delt.

Udøvelse af stemmeret: Ikke relevant.

Anbefalet koordineret holdning: Skal bekræftes på stedet.

---