COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

concernant l'approbation, au nom de l'Union européenne, du protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1. Objet de la présente proposition

La Commission propose que l'Union européenne approuve le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (ci-après le «protocole ferroviaire» ou le «protocole de Luxembourg») à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté lors d'une conférence diplomatique organisée à Luxembourg du 12 au 23 février 2007 sous les auspices conjoints de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

L'Union européenne a approuvé la signature du protocole ferroviaire par la décision du Conseil du 30 novembre 2009[1], et elle l'a signé dans les faits le 10 décembre 2009.

2. La convention du Cap et le protocole ferroviaire

2.1. Champ d'application

La convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après la «convention du Cap» ou la «convention») et le protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (ci-après le «protocole aéronautique») ont été adoptés lors d'une conférence diplomatique organisée au Cap du 29 octobre au 16 novembre 2001.

L'Union européenne a approuvé l'adhésion à la convention du Cap et au protocole aéronautique par la décision du Conseil du 6 avril 2009, avant de déposer l'instrument d'adhésion, le 28 avril 2009.

La convention institue un régime uniforme pour la constitution et les effets d'une garantie internationale (contrat constitutif de sûreté, contrat réservant un droit de propriété ou contrat de bail) portant sur certaines catégories de matériels d'équipement mobiles désignés dans des protocoles relatifs aux catégories suivantes: biens aéronautiques, matériel roulant ferroviaire et biens spatiaux.

L'instrument est composé de la convention de base, qui comporte des dispositions juridiques applicables à toutes les catégories de matériels d'équipement mobiles, et de plusieurs protocoles spécifiques, qui contiennent des règles particulières relatives à certains types d'équipement.

Étant donné que ces protocoles peuvent entraîner une modification de la convention lorsque les caractéristiques spécifiques du secteur concerné l'exigent, c'est le protocole qui l'emporte, et non la convention, pour ce qui concerne chaque catégorie de matériels d'équipement mobiles. Les obligations des États membres au titre de la convention varient selon le protocole auquel ils adhèrent. La convention ne s'applique à une catégorie de matériels d'équipement mobiles qu'après entrée en vigueur du protocole concerné et uniquement entre les parties audit protocole. Toutefois, la convention et le protocole doivent être lus ensemble comme constituant un seul et même instrument.

La convention s'applique lorsque le débiteur est situé dans un État contractant (article 3), puisque les différents protocoles prévoient des critères de rattachement spécifiques (à savoir l'État d'enregistrement). La garantie établie par la convention (articles 1er et 2) concerne le bien inscrit, mais aussi les produits d'indemnisation et droits accessoires, et le protocole visé

[1] JO L 331 du 16.12.2009, p. 1.

peut prévoir que la convention s'applique à la vente d'un bien (article 41 de la convention). La convention renforce les droits des bénéficiaires de cette garantie unifiée réelle sur des biens d'équipement mobiles dans les cas où le débiteur n'exécute pas ses obligations (articles 8 à 15). Enfin, la convention met en place un système international permettant aux créanciers d'inscrire les garanties portant sur les différentes catégories de biens d'équipement mobiles (articles 16 à 26), en donnant la priorité à la garantie inscrite du créancier (article 29).

2.2. Objectifs du protocole ferroviaire

Cet instrument vise à faciliter l'offre de financement portant sur du matériel roulant ferroviaire de grande valeur par la création d'une garantie internationale particulièrement solide en faveur des créanciers (vendeurs à crédit et organismes fournissant un crédit pour de telles ventes) qui leur confère une priorité «absolue» sur ces biens dans un registre international.

Le protocole ferroviaire définit certaines règles relatives à la priorité et à la force exécutoire des garanties internationales inscrites pour certains types de créanciers finançant du matériel roulant – à savoir le constituant, le vendeur conditionnel ou le bailleur. Il offre en outre aux créanciers des mesures spécifiques en cas d'inexécution des obligations (article VII) et propose trois variantes pour ce qui est des mesures en cas d'insolvabilité du débiteur (article IX). Conformément au chapitre III, un registre international est accessible en ligne, et une Autorité de surveillance est établie. Enfin, l'article XXV autorise à certaines conditions les États contractants à faire des déclarations relatives à des exemptions de service public.

Le protocole ferroviaire établit un système international d'inscription unique et non modifiable des garanties internationales. Il complète et renforce le système de numéro d'immatriculation européen de véhicule (adopté en vertu de la directive sur l'interopérabilité ferroviaire). Il garantit aux parties la possibilité d'inscrire et de consulter leur garantie en ligne, quel que soit le lieu où ils se trouvent dans l'UE, de sorte que le registre est accessible vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Un tel instrument est susceptible d'avoir un effet positif non négligeable sur l'industrie ferroviaire, les banques et les autorités gouvernementales européennes en encourageant les investissements de capitaux dans le secteur ferroviaire et en favorisant la création d'un véritable marché de la location.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

La Commission a proposé l'approbation du protocole ferroviaire, après sa signature par l'UE en 2009 et après avoir préalablement consulté le groupe de travail sur le rail, organisation interprofessionnelle chargée de mettre en œuvre le protocole ferroviaire, qui compte, parmi ses membres: Bombardier Transportation; la Deutsche Bahn; English, Welsh and Scottish Railways; la Banque européenne d'investissement, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'UIC-Union internationale des chemins de fer et l'Union de l'industrie ferroviaire européenne.

Les consultations ont largement mis en avant le lien étroit entre la conclusion du protocole ferroviaire et l'adoption du quatrième paquet ferroviaire le 30 janvier 2013.

Ce paquet vise à encourager davantage l'innovation dans le système ferroviaire de l'UE en ouvrant les marchés de transport de voyageurs des États membres de l'UE à la concurrence, en simplifiant les procédures d'autorisation du matériel roulant et en améliorant la gouvernance des infrastructures. Il est composé de plusieurs propositions législatives modifiant trois

directives et deux règlements, ainsi que d'une communication et de trois rapports[2]. Il souligne l'importance de financer le matériel roulant pour soutenir l'ouverture des marchés financiers, et rejoint en cela l'objectif du protocole ferroviaire.

Le protocole ferroviaire, une fois adopté, soutiendra les nouveaux investissements réalisés dans le matériel roulant au sein de l'UE, pour le plus grand bénéfice des opérateurs et du public. Il sous-tend ainsi le programme de l'UE en faveur de la croissance, en ce sens qu'il encourage la poursuite des investissements dans les infrastructures et soutient l'emploi dans le secteur de la construction également.

Par ailleurs, le protocole ferroviaire concourt lui aussi à l'objectif d'un transfert vers un mode de transport plus vert et plus durable tel que le transport ferroviaire, mis en exergue dans le Livre blanc sur les transports de 2011[3].

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3. Compétences de l'Union européenne

La convention du Cap et ses protocoles relèvent en partie de la compétence exclusive de l'Union européenne. En conséquence, les États membres ne peuvent pas ratifier les protocoles avant leur approbation par l'UE.

Par décisions du Conseil, l'UE a ainsi adhéré simultanément au protocole aéronautique et à la convention du Cap, le 28 avril 2009[4], avant de signer, le 10 décembre 2009[5], le protocole ferroviaire. La Communauté européenne a présenté une déclaration de compétence lors de la signature du protocole ferroviaire et en vertu de l'article XXII, paragraphe 2, de ce dernier, qui prévoit qu'au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique visée présente une déclaration générale indiquant les matières régies par ledit protocole pour lesquelles ses États membres lui ont délégué leur compétence.

Le paragraphe 6 de la déclaration de compétence de la Communauté faite lors de la signature devrait être actualisé afin de refléter la décision 2012/757/UE et de corriger la référence à l'article V, paragraphe 2, du protocole, qui devrait être faite à l'article XIV. C'est pourquoi, lors de l'approbation, la déclaration devrait être modifiée en conséquence. Le texte révisé de la déclaration relative aux compétences de l'Union européenne figure en annexe.

L'Union européenne est seule compétente pour certaines matières régies par le protocole ferroviaire et affectant le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale[6], le règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité[7], le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)[8]. En outre, l'UE dispose d'une législation relative aux matières qui sont régies par le protocole

---

2 Des informations sur le quatrième paquet ferroviaire figurent à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_fr.htm

3 Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 du 28.3.2011.

4 Décision 2009/370/CE du Conseil, JO L 121 du 15.5.2009, p. 3.

5 Décision 2009/940/CE du Conseil, JO L 331 du 16.12.2009, p. 1.

6 JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

7 JO L 160 du 30.6.2000, p. 1.

8 JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

ferroviaire et qui affectent la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)[9] et le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne[10].

4. Déclarations relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union européenne

Différentes règles du protocole ferroviaire contraignent ou autorisent les parties contractantes à faire des déclarations relatives à l'applicabilité ou à la portée des dispositions dudit protocole ou encore aux modalités de leur mise en œuvre.

L'Union européenne a le pouvoir de faire des déclarations relatives aux articles VI, VIII, IX et X du protocole ferroviaire, qui concernent des matières relevant de sa compétence exclusive.

L'article VI «*Choix de la loi applicable*» prévoit que les parties à un contrat ou à un contrat conférant une garantie peuvent convenir de la loi applicable. Cet article régit donc un domaine couvert par le règlement (CE) n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I).

La possibilité qu'offre cette disposition de choisir la loi applicable parmi une multitude de textes n'est pas compatible avec le régime instauré par le règlement susmentionné.

À l'instar de l'option choisie dans la décision 2009/370/CE du Conseil du 6 avril 2009 concernant l'adhésion de la Communauté européenne à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et à son protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, les États membres de l'UE continueront d'appliquer les dispositions du règlement (CE) n° 593/2008.

L'article VI ne s'appliquant que si une déclaration en vertu de l'article XXVII du protocole ferroviaire est faite, l'UE ne devrait pas, lors de l'approbation dudit protocole, faire de déclaration concernant l'application de l'article VI.

L'article 55 de la convention du Cap «*Déclarations concernant les mesures provisoires avant le règlement au fond du litige*» prévoit la possibilité de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions de l'article 13 ou de l'article 43, ou encore des deux. Lors de son adhésion à la convention du Cap, l'UE a déclaré que les articles 13 et 43 ne s'appliqueraient que conformément à l'article 31 du règlement Bruxelles I[11]. Il est à noter que cette déclaration s'applique intégralement aux versions des articles 13 et 43 de la convention du Cap telles que modifiées par le protocole ferroviaire à l'article VIII. Comme indiqué à l'article XXIX du protocole ferroviaire «*Déclarations en vertu de la convention*», les déclarations faites en vertu de la convention du Cap, y compris celles faites en vertu de l'article 55, sont réputées avoir également été faites en vertu du protocole ferroviaire, sauf disposition contraire.

Conformément à l'article VIII, paragraphe 1, du protocole, ledit article, relatif aux mesures provisoires, ne s'applique en tout ou en partie que dans un État contractant qui a fait une déclaration formelle à cet effet, et dans la mesure prévue dans cette déclaration. S'il fait cette déclaration à l'égard de l'article VIII, paragraphe 2, l'État contractant doit indiquer le délai prescrit pour l'obtention des mesures provisoires énumérées à l'article 13, paragraphe 1, de la convention. Il est proposé, à l'instar de la décision prise à l'occasion de l'adhésion au protocole aéronautique, que l'UE ne fasse pas la déclaration visée à l'article VIII en vertu de l'article XXVII, paragraphe 2.

[9] JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.
[10] JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.
[11] JO L 121 du 15.5.2009, p. 7.

Les articles IX «*Mesures en cas d'insolvabilité*» et X «*Assistance en cas d'insolvabilité*» sont pratiquement identiques aux dispositions correspondantes du protocole aéronautique, que le Conseil a décidé de ne pas appliquer. En effet, les dispositions susmentionnées ne s'appliquent que lorsqu'un État contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité a fait une déclaration formelle à cet effet, en vertu de l'article XXVII.

La Commission considère que lorsque le ressort principal de l'insolvabilité se trouve dans un État membre, c'est le règlement n° 1346/2000 du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité qui devrait en tout état de cause s'appliquer, et non le protocole ferroviaire, à l'instar de la décision prise à l'égard de la convention du Cap et de son protocole aéronautique Afin d'atteindre cet objectif et de préserver la sécurité juridique, elle recommande que l'UE n'opte pas pour l'application totale ou partielle de l'une ou l'autre des variantes figurant à l'article IX du protocole.

Par conséquent, il est proposé que l'UE ne fasse ni la déclaration en vertu de l'article XXVII, paragraphe 3, visée à l'article IX du protocole, ni la déclaration en vertu de l'article XXVII, paragraphe 1, sur l'assistance en cas d'insolvabilité, visée à l'article X, et liée à celle mentionnée à l'article IX.

2013/0184 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

concernant l'approbation, au nom de l'Union européenne, du protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 81, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6, point a),

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'approbation du Parlement européen[1],

considérant ce qui suit:

(1) L'Union européenne œuvre en faveur de l'établissement d'un espace judiciaire commun fondé sur le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires.

(2) Le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (ci-après dénommé le «protocole ferroviaire») à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommée la «convention du Cap»), adopté à Luxembourg le 23 février 2007, contribue utilement à la réglementation au niveau international. Il est par conséquent souhaitable que les dispositions de cet instrument relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union européenne soient appliquées dès que possible.

(3) La Commission a négocié le protocole ferroviaire au nom de la Communauté européenne pour les parties relevant de la compétence exclusive de cette dernière.

(4) L'article XXII, paragraphe 1, du protocole ferroviaire prévoit que les organisations régionales d'intégration économique ayant compétence sur certaines matières régies par le protocole ferroviaire peuvent signer, accepter et approuver le protocole ou y adhérer.

(5) Le protocole ferroviaire a également pour objet certaines des matières régies par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale[2], le règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité[3], le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)[4], la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin

[1] JO C […] du […], p. [...].
[2] JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.
[3] JO L 160 du 30.6.2000, p. 1.
[4] JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)[5] et le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne[6].

(6) La Communauté européenne a signé le protocole ferroviaire le 10 décembre 2009, après y avoir été autorisée par la décision 2009/940/CE du Conseil du 30 novembre 2009[7].

(7) L'Union européenne jouit d'une compétence exclusive pour certaines des matières couvertes par le protocole ferroviaire, tandis que les États membres ont compétence en ce qui concerne d'autres matières régies par cet instrument.

(8) Il convient donc que l'Union européenne approuve le protocole ferroviaire. L'article XXII, paragraphe 2, de ce dernier prévoit qu'au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, une organisation régionale d'intégration économique présente une déclaration indiquant les matières régies par ledit protocole pour lesquelles ses États membres lui ont délégué leur compétence.

(9) La déclaration de compétence de la Communauté européenne a été faite lors de la signature de l'instrument. Il serait opportun de renouveler cette déclaration lors de l'approbation du protocole ferroviaire, pour qu'elle reflète l'évolution de la législation et pour y corriger une erreur factuelle.

(10) Les articles VII, VIII, IX et X du protocole ferroviaire ne s'appliquent que lorsqu'un État contractant a fait une déclaration à cet effet en vertu de l'article XXVII dudit protocole et selon les conditions établies par cette déclaration. Au moment de l'approbation du protocole ferroviaire, l'Union européenne ne fera pas de déclaration en vertu de l'article XXVII, paragraphe 2, concernant l'application de l'article VIII, ni aucune des déclarations autorisées par l'article XXVII, paragraphes 1 et 3. La compétence des États membres en ce qui concerne les règles de droit matériel en matière d'insolvabilité ne sera pas affectée.

(11) Le Royaume-Uni et l'Irlande sont liés par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, par le règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité, et par le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I). Ils participent donc à l'adoption de la présente décision.

(12) Conformément aux articles 1er et 2 du protocole n° 22 sur la position du Danemark, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007, est approuvé au nom de l'Union européenne.

---

5 JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.
6 JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.
7 JO L 331 du 16.12.2009, p. 1.

Le texte du protocole est joint à la présente décision.

Article 2

Le président du Conseil désigne la personne habilitée à procéder, au nom de l'Union européenne, au dépôt de l'instrument d'approbation prévu à l'article XXVII du protocole, à l'effet d'exprimer le consentement de l'Union européenne à être liée par celui-ci.

Article 3

Lors de l'approbation du protocole, l'Union européenne fait la déclaration qui figure en annexe, conformément à l'article XXII, paragraphe 2, du protocole.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le […][8].

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

[8] La date d'entrée en vigueur de l'accord sera publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par les soins du secrétariat général du Conseil.

ANNEXE

Déclaration en vertu de l'article XXII, paragraphe 2, concernant la compétence de l'Union européenne sur les matières régies par le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (le «protocole ferroviaire»), adopté à Luxembourg le 23 février 2007, pour lesquelles les États membres ont délégué leur compétence à l'Union européenne

1. Le protocole ferroviaire dispose, à son article XXII, que les organisations régionales d'intégration économique constituées par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par ce protocole peuvent l'approuver, sous réserve de procéder à la déclaration prévue au paragraphe 2 dudit article. L'Union européenne a décidé d'approuver le protocole ferroviaire et procède donc à cette déclaration.

2. Les membres actuels de l'Union européenne sont le Royaume de Belgique, la République de Bulgarie, la République tchèque, le Royaume de Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Estonie, l'Irlande, la République hellénique, le Royaume d'Espagne, la République française, la République italienne, la République de Chypre, la République de Lettonie, la République de Lituanie, le Grand-Duché de Luxembourg, la Hongrie, la République de Malte, le Royaume des Pays-Bas, la République d'Autriche, la République de Pologne, la République portugaise, la Roumanie, la République de Slovénie, la République slovaque, la République de Finlande, le Royaume de Suède, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

3. Toutefois, la présente déclaration ne s'applique pas au Royaume de Danemark, conformément aux articles 1er et 2 du protocole n° 22 sur la position du Danemark, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

4. La présente déclaration n'est pas applicable aux territoires des États membres auxquels le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne s'applique pas et ne porte pas atteinte aux mesures ou positions qui pourraient être adoptées en vertu du protocole ferroviaire par les États membres concernés au nom et dans l'intérêt de ces territoires.

5. Les États membres de l'Union européenne ont transféré leur compétence à la Communauté pour les matières susceptibles d'affecter ou de modifier les règles mentionnées dans le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale[20], le règlement (CE) n° 1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité[21], le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)[22], la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)[23] et le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne[24].

6. En ce qui concerne le système d'attribution de numéros aux véhicules, l'UE a, par la décision 2006/920/CE (décision de la Commission du 11 août 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du

[20] JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.
[21] JO L 160 du 30.6.2000, p. 1.
[22] JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.
[23] JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.
[24] JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

système ferroviaire transeuropéen conventionnel), récemment mise à jour par la décision 2012/757/UE de la Commission, adopté un système d'immatriculation pouvant convenir aux fins de l'identification du matériel roulant ferroviaire visée à l'article XIV du protocole ferroviaire.

En outre, pour ce qui est de l'échange de données entre les États membres de l'UE et le registre international, l'UE a réalisé des progrès considérables grâce à la décision 2007/756/CE (décision de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE), récemment mise à jour par la décision 2012/757/UE de la Commission. Les États membres de l'UE ont mis en place des registres nationaux de véhicules et le chevauchement des données avec le registre international devrait être évité.

7. L'Union européenne ne fait pas de déclaration en vertu de l'article XXVII, paragraphe 2, en ce qui concerne l'application de l'article VIII, ni aucune des déclarations autorisées par l'article XXVII, paragraphes 1 et 3. Les États membres conservent leur compétence en ce qui concerne les règles de droit matériel en matière d'insolvabilité.

8. L'exercice des compétences que les États membres ont transférées à l'UE en vertu du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est, par nature, susceptible d'évoluer en permanence. Dans le cadre des traités, les institutions compétentes peuvent prendre des décisions qui déterminent l'étendue des compétences de l'Union européenne. Cette dernière se réserve donc le droit de modifier la présente déclaration en conséquence, sans que cela ne constitue une condition préalable à l'exercice de sa compétence en ce qui concerne les matières régies par le protocole ferroviaire.