

Informations de base

2013/0184(NLE)

NLE - Procédures non législatives
Décision

Procédure terminée

Convention du Cap (2001) relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles: questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. Protocole de Luxembourg, Protocole ferroviaire 2007

Voir aussi [2008/0162\(CNS\)](#)

Subject

3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises

3.20.15.08 Coopération et accords de transport ferroviaire



7.40.02 Coopération judiciaire en matière civile et commerciale

Acteurs principaux

Parlement
européen

| Commission au fond | Rapporteur(e) | Date de nomination |
|------------------------------------|---|--------------------|
| JURI Affaires juridiques | HAUTALA Heidi (Verts/ALE) | 03/09/2014 |
| | Rapporteur(e) fictif/fictive ZWIEFKA Tadeusz (PPE) KÖSTER Dietmar (S&D) DUDA Andrzej (ECR) | |
| Commission au fond précédente | Rapporteur(e) précédent(e) | Date de nomination |
| JURI Affaires juridiques | | |
| Commission pour avis | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
| TRAN Transports et tourisme | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| Commission pour avis précédente | Rapporteur(e) pour avis précédent(e) | Date de nomination |
| TRAN Transports et tourisme | | |

| | | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-------------|
| Conseil de l'Union européenne | Formation du Conseil | Réunions | Date |
| | Justice et affaires intérieures(JAI) | 3354 | 2014-12-04 |
| | Agriculture et pêche | 3308 | 2014-04-14 |
| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire | |
| | Justice et consommateurs | REDING Viviane | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|--|--|--------|
| Date | Evénement | Référence | Résumé |
| 11/06/2013 | Document préparatoire | COM(2013)0349  | Résumé |
| 20/11/2013 | Publication de la proposition législative | 15113/2013 | Résumé |
| 03/07/2014 | Annonce en plénière de la saisine de la commission | | |
| 11/11/2014 | Vote en commission | | |
| 14/11/2014 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique | A8-0030/2014 | Résumé |
| 25/11/2014 | Décision du Parlement | T8-0054/2014 | Résumé |
| 25/11/2014 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 04/12/2014 | Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement | | |
| 04/12/2014 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 10/12/2014 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

| Informations techniques | |
|-------------------------------------|---|
| Référence de la procédure | 2013/0184(NLE) |
| Type de procédure | NLE - Procédures non législatives |
| Sous-type de procédure | Approbation du Parlement |
| Instrument législatif | Décision |
| Modifications et abrogations | Voir aussi 2008/0162(CNS) |
| Base juridique | Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 081-p2 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 218-p6a |
| Autre base juridique | Règlement du Parlement EP 165 |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | JURI/8/00182 |

| Portail de documentation |
|--------------------------|
| |

Parlement Européen

| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|--|------------|------------------------------|------------|------------------------|
| Projet de rapport de la commission | | PE539.493 | 26/09/2014 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A8-0030/2014 | 14/11/2014 | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T8-0054/2014 | 25/11/2014 | Résumé |

Conseil de l'Union

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|-----------------------------|----------------------------|------------|------------------------|
| Document de base législatif | 15113/2013 | 20/11/2013 | Résumé |

Commission Européenne

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|-----------------------|--|------------|------------------------|
| Document préparatoire | COM(2013)0349  | 11/06/2013 | Résumé |

Informations complémentaires

| Source | Document | Date |
|-----------------------|-------------------------|------|
| Parlements nationaux | IPEX | |
| Commission européenne | EUR-Lex | |

Acte final

[Décision 2014/0888](#)
[JO L 353 10.12.2014, p. 0009](#)

[Résumé](#)

Convention du Cap (2001) relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles: questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. Protocole de Luxembourg, Protocole ferroviaire 2007

2013/0184(NLE) - 11/06/2013

OBJECTIF : approuver au nom de l'UE, le 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.

ACTE PROPOSÉ : Décision du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Conseil ne peut adopter l'acte que si le Parlement européen a approuvé celui-ci.

CONTEXTE : 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.

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 (ou «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.

C'est l'objet de la présente proposition.

ANALYSE D'IMPACT : 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 4^{ème} paquet ferroviaire le 30 janvier 2013.

BASE JURIDIQUE : article 81, par. 2, en liaison avec article 218, par. 6, point a) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : avec la présente proposition de décision, il est proposé que 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, soit approuvé au nom de l'Union européenne.

Objectif de la convention du Cap et de son Protocole :

- L'UE 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. Cette 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 donc selon le protocole auquel ils adhèrent.

- Le Protocole vise plus spécifiquement 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 3 variantes pour ce qui est des mesures en cas d'insolvabilité du débiteur** (article IX)

Le Protocole ferroviaire établit par ailleurs 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 24h/24.

Un tel instrument est donc 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.

Compétences de l'UE : la Commission a négocié le protocole ferroviaire au nom de la Communauté européenne pour les parties relevant de la **compétence exclusive** de cette dernière.

L'article XXII, par. 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.

Le protocole ferroviaire a également pour objet certaines des matières régies par plusieurs règlements ou directives européennes en vigueur en matière de reconnaissance et d'exécution des décisions en matière civile et commerciale, aux **procédures d'insolvabilité** ainsi qu'en matière ferroviaire.

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.

Il convient donc que l'Union européenne approuve le protocole ferroviaire.

Déclarations des États parties : l'article XXII, par. 2, du Protocole prévoit qu'au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, une organisation régionale d'intégration économique puisse présenter une déclaration indiquant les matières régies par le protocole pour lesquelles ses États membres lui ont délégué leur compétence.

La déclaration de compétence de la Communauté européenne a été faite lors de la signature de l'instrument. Une nouvelle déclaration devrait être faite lors de l'approbation du protocole ferroviaire, pour qu'elle reflète l'évolution de la législation.

En ce qui concerne les déclarations relatives aux matières liées à l'insolvabilité, la Commission considère que lorsque le ressort principal de l'insolvabilité se trouve dans un État membre, c'est le [règlement n° 1346/2000](#) relatif aux procédures d'insolvabilité qui **devrait en tout état de cause s'appliquer, et non le protocole ferroviaire**.

Il est donc proposé que l'UE ne fasse aucune déclaration sur l'assistance en cas d'insolvabilité. La compétence des États membres en ce qui concerne les règles de droit matériel en matière d'insolvabilité ne serait pas affectée.

Enfin, un article du Protocole autorise à certaines conditions les États contractants à faire des déclarations relatives à des exemptions de service public.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union européenne.

Convention du Cap (2001) relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles: questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. Protocole de Luxembourg, Protocole ferroviaire 2007

2013/0184(NLE) - 11/06/2013 - Document préparatoire

OBJECTIF : approuver au nom de l'UE, le 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.

ACTE PROPOSÉ : Décision du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Conseil ne peut adopter l'acte que si le Parlement européen a approuvé celui-ci.

CONTEXTE : 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.

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 (ou «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.

C'est l'objet de la présente proposition.

ANALYSE D'IMPACT : 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 4^{ème} paquet ferroviaire le 30 janvier 2013.

BASE JURIDIQUE : article 81, par. 2, en liaison avec article 218, par. 6, point a) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : avec la présente proposition de décision, il est proposé que 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, soit approuvé au nom de l'Union européenne.

Objectif de la convention du Cap et de son Protocole :

- L'UE 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. Cette 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 donc selon le protocole auquel ils adhèrent.

- Le Protocole vise plus spécifiquement 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 3 variantes pour ce qui est des mesures en cas d'insolvabilité du débiteur** (article IX)

Le Protocole ferroviaire établit par ailleurs 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 24h/24.

Un tel instrument est donc 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.

Compétences de l'UE : la Commission a négocié le protocole ferroviaire au nom de la Communauté européenne pour les parties relevant de la **compétence exclusive** de cette dernière.

L'article XXII, par. 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.

Le protocole ferroviaire a également pour objet certaines des matières régies par plusieurs règlements ou directives européennes en vigueur en matière de reconnaissance et d'exécution des décisions en matière civile et commerciale, aux **procédures d'insolvabilité** ainsi qu'en matière ferroviaire.

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.

Il convient donc que l'Union européenne approuve le protocole ferroviaire.

Déclarations des États parties : l'article XXII, par. 2, du Protocole prévoit qu'au moment de la signature, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, une organisation régionale d'intégration économique puisse présenter une déclaration indiquant les matières régies par le protocole pour lesquelles ses États membres lui ont délégué leur compétence.

La déclaration de compétence de la Communauté européenne a été faite lors de la signature de l'instrument. Une nouvelle déclaration devrait être faite lors de l'approbation du protocole ferroviaire, pour qu'elle reflète l'évolution de la législation.

En ce qui concerne les déclarations relatives aux matières liées à l'insolvabilité, la Commission considère que lorsque le ressort principal de l'insolvabilité se trouve dans un État membre, c'est le [règlement n° 1346/2000](#) relatif aux procédures d'insolvabilité qui **devrait en tout état de cause s'appliquer, et non le protocole ferroviaire**.

Il est donc proposé que l'UE ne fasse aucune déclaration sur l'assistance en cas d'insolvabilité. La compétence des États membres en ce qui concerne les règles de droit matériel en matière d'insolvabilité ne serait pas affectée.

Enfin, un article du Protocole autorise à certaines conditions les États contractants à faire des déclarations relatives à des exemptions de service public.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union européenne.

Convention du Cap (2001) relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles: questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. Protocole de Luxembourg, Protocole ferroviaire 2007

2013/0184(NLE) - 20/11/2013 - Document de base législatif

OBJECTIF : approuver au nom de l'UE, le 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.

ACTE PROPOSÉ : Décision du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Conseil ne peut adopter l'acte que si le Parlement européen a approuvé celui-ci.

CONTENU : il est proposé **d'approuver, au nom de l'Union européenne**, 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.

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

Le protocole ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007, contribue utilement à la réglementation au niveau international dans ce domaine. Il est par conséquent souhaitable que les dispositions de cet instrument relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union soient appliquées dès que possible.

C'est l'objet de la présente proposition.

L'annexe de la proposition contient une **déclaration** à présenter en vertu de l'article XXII, paragraphe 2, concernant la compétence de l'Union européenne sur les matières régies par le protocole ferroviaire, pour lesquelles les États membres ont délégué leur compétence à l'Union.

Convention du Cap (2001) relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles: questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. Protocole de Luxembourg, Protocole ferroviaire 2007

2013/0184(NLE) - 25/11/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 557 voix pour, 82 voix contre et 17 abstentions, une résolution législative sur le projet de décision du Conseil concernant l'approbation, au nom de l'Union européenne, du protocole 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 Parlement européen donne son approbation au protocole.

Convention du Cap (2001) relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles: questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. Protocole de Luxembourg, Protocole ferroviaire 2007

2013/0184(NLE) - 04/12/2014 - Acte final

OBJECTIF : approuver au nom de l'UE, le 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.

ACTE NON LÉGISLATIF : Décision 2014/888/UE du Conseil concernant l'approbation, au nom de l'Union européenne, du protocole 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.

CONTEXTE : l'Union œuvre en faveur de l'établissement d'un espace judiciaire commun fondé sur le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires.

Le protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (ou «protocole ferroviaire») à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007, contribue utilement à la réglementation au niveau international dans ce domaine.

L'Union 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.

Il est par conséquent souhaitable que les dispositions de cet instrument relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union soient appliquées dès que possible.

Il convient donc que l'Union approuve le protocole ferroviaire.

CONTENU : avec la présente décision, 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.

Objectif de la convention du Cap et de son Protocole :

- L'UE 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. Cette 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.

- Le Protocole vise plus spécifiquement 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 3 variantes pour ce qui est des mesures en cas d'insolvabilité du débiteur** (article IX)

Le Protocole ferroviaire établit par ailleurs 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 24h/24.

Un tel instrument est donc 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.

Déclarations des États parties : l'annexe de la décision contient une déclaration présentée en vertu de l'article XXII, par. 2, concernant la compétence de l'Union européenne sur les matières régies par le protocole ferroviaire, pour lesquelles les États membres ont délégué leur compétence à l'Union.

ENTRÉE EN VIGUEUR : la décision entre en vigueur le 4.12.2014.

Convention du Cap (2001) relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles: questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. Protocole de Luxembourg, Protocole ferroviaire 2007

2013/0184(NLE) - 14/11/2014 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des affaires juridiques a adopté le rapport d'Heidi HAUTALA (Verts/ALE FI) sur le projet de décision du Conseil concernant l'approbation, au nom de l'Union européenne, du protocole 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.

Les députés estiment que le protocole ferroviaire est compatible avec le droit de l'Union et que les bases juridiques choisies sont appropriées. L'article 81 du traité FUE notamment prévoit l'adoption de mesures de rapprochement des dispositions législatives et réglementaires des États membres dans le domaine de la coopération judiciaire dans les matières civiles ayant une incidence transfrontalière conformément à la procédure législative ordinaire. L'article 218, par. 6, définit la procédure à suivre pour la conclusion des accords internationaux et détermine le moment où l'approbation du Parlement est nécessaire, comme c'est bien le cas en ce qui concerne le protocole en question.

En conséquence, les députés recommandent au Parlement européen de donner son approbation au protocole visé.