

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.