

COM(2025) 129 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024/2025

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 27 mars 2025

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 27 mars 2025

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la deuxième session de l'Autorité de surveillance instituée en vertu de l'article XII 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

E 19523

**Bruxelles, le 20 mars 2025
(OR. en)**

7311/25

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0067(NLE)**

TRANS 82

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	20 mars 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 129 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la deuxième session de l'Autorité de surveillance instituée en vertu de l'article XII 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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 129 final.

p.j.: COM(2025) 129 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.3.2025
COM(2025) 129 final

2025/0067 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la deuxième session de l'Autorité de surveillance instituée en vertu de l'article XII 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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition porte sur la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la deuxième session de l'Autorité de surveillance établie au titre de l'article 17 de la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après la «convention du Cap») et de l'article XII du protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention du Cap, adopté à Luxembourg le 23 février 2007 (ci-après le «protocole de Luxembourg»), en ce qui concerne:

1. l'approbation envisagée des Règles types telles que modifiées le 13 novembre 2024 aux fins du règlement relatif au Registre international des garanties sur le matériel roulant (ci-après également les «Règles types»);
2. la révision envisagée des statuts et des règles de procédure de l'Autorité de surveillance.

La deuxième session de l'Autorité de surveillance du protocole de Luxembourg devrait avoir lieu le 23 avril 2025 à Berne, en Suisse.

• Le protocole de Luxembourg à la convention du Cap

Contexte

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 (ci-après le «protocole de Luxembourg») a été adopté lors d'une Conférence diplomatique, tenue à Luxembourg le 23 février 2007, sous les auspices de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Le protocole de Luxembourg établit un cadre juridique mondial pour la reconnaissance, les rangs et l'exercice des droits des créanciers et des bailleurs, qui seront inscrits dans un Registre international, conformément à l'article 16 de la convention du Cap.

Il est important de noter que l'article XIV du protocole de Luxembourg prévoit l'établissement d'un système pour l'attribution par le Conservateur de numéros d'identification qui permettent l'individualisation des éléments de matériel roulant ferroviaire.

Le protocole crée également un système commun permettant de reprendre possession¹ du bien en cas d'inexécution ou d'insolvabilité du débiteur, sous réserve de garanties d'intérêt public. Ce système peut s'avérer utile pour les matériels d'équipement mobiles qui franchissent des frontières, puisqu'il permet d'éviter les incertitudes juridiques qui existent actuellement lorsqu'une loi en vertu de laquelle le bien a été financé est contestée devant une autre juridiction, correspondant au territoire dans lequel le bien est situé. En réduisant les risques pour les parties finançant l'équipement ferroviaire, le protocole de Luxembourg devrait attirer davantage de prêteurs privés, ce qui se traduirait par un abaissement du coût des financements et permettrait aux opérateurs d'avoir plus de choix en matière de coûts et de types de financement.

¹ Conformément au chapitre III de la convention du Cap et au chapitre II du protocole de Luxembourg.

Il devrait également encourager les dépenses en capital, ce qui, par ricochet, favoriserait la production de matériel roulant et faciliterait le bail de matériel roulant neuf et moderne. Dans ses conclusions du 3 juin 2021², le Conseil de l'Union européenne a reconnu qu'«il est nécessaire que le secteur réalise d'importants investissements dans le matériel roulant destiné au transport international à longue distance» et que «des investissements de la part du secteur privé s'imposent d'urgence», tout en rappelant aux «États membres l'existence d'accords et de traités internationaux qui facilitent les investissements privés, tels que le protocole ferroviaire de Luxembourg à la convention du Cap [relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles]».

Adhésion de l'Union européenne

L'Union européenne, dans le respect des compétences qui lui sont conférées, a approuvé le protocole de Luxembourg par la décision 2014/888/UE du Conseil du 4 décembre 2014 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 2007³, ainsi que le statut des organisations régionales d'intégration économique (en vertu de l'article XXII du protocole de Luxembourg).

L'annexe de la décision 2014/888/UE du Conseil contient une déclaration concernant la compétence de l'Union européenne sur les matières régies par le protocole de Luxembourg, pour lesquelles les États membres ont délégué leur compétence à l'Union. Il s'agit notamment de domaines relatifs à la compétence judiciaire, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, aux procédures d'insolvabilité et à la loi applicable aux obligations contractuelles, ainsi que de certains domaines de l'acquis en matière de transport ferroviaire, en particulier l'interopérabilité du système ferroviaire, le fonctionnement de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, le système d'immatriculation du matériel roulant ferroviaire et l'enregistrement des véhicules dans l'UE, qui relèvent des actes législatifs suivants de l'Union:

- la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne⁴;
- le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer⁵;
- le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de l'Union européenne⁶;

² Conseil «Transports, télécommunications et énergie» (Transports), 3 juin 2021: «Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente» (ST 8790/21).

³ JO L 353 du 10.12.2014, p. 9.

⁴ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁵ Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

⁶ Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système

- la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil⁷.

À ce jour, outre l'Union européenne, le Luxembourg, la Suède et l'Espagne sont les seuls États membres de l'UE à être actuellement parties au protocole de Luxembourg.

• **L'Autorité de surveillance**

L'Autorité de surveillance a été établie en vertu de l'article 17 de la convention du Cap et de l'article XII du protocole de Luxembourg. Ses tâches et fonctions, telles qu'elles découlent des dispositions du protocole de Luxembourg et de l'article 17, paragraphe 2, de la convention du Cap, sont énumérées à l'article 5 de ses statuts⁸ et sont essentiellement des tâches administratives et de fonctionnement.

Lors de ses 7^e et 12^e Assemblées générales⁹, qui se sont tenues à Berne les 23 et 24 novembre 2005 et les 29 et 30 septembre 2015 respectivement, l'OTIF a décidé de prendre en charge la tâche de secrétariat de l'Autorité de surveillance, conformément à l'article XII, paragraphe 6, du protocole de Luxembourg.

La composition de l'Autorité de surveillance est déterminée conformément à l'article XII, paragraphe 1, du protocole de Luxembourg. L'alinéa a) prévoit que chaque État partie est membre, avec la possibilité pour chacun de nommer un représentant. Les alinéas b) et c) prévoient que trois autres États, au maximum, sont désignés par UNIDROIT et par l'OTIF respectivement, et que leur nomination prend fin au plus tard deux ans après la date de l'entrée en vigueur du protocole de Luxembourg.

• **Les actes envisagés par l'Autorité de surveillance**

Lors de sa deuxième session, qui se tiendra le 23 avril 2025, l'Autorité de surveillance devrait, parmi les points inscrits à l'ordre du jour, approuver les Règles types telles que modifiées le 13 novembre 2024 aux fins du règlement relatif au Registre international des garanties sur le matériel roulant, conformément à l'article 5, paragraphe 8, de ses statuts, et réviser ses propres statuts et règles de procédure, conformément à l'article 12 de ses statuts et à l'article 18 de ses règles de procédure.

Les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire définissent les modalités de l'apposition d'un identifiant du système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) sur du matériel roulant ferroviaire, telle que prévue par le protocole de Luxembourg, ainsi que les responsabilités qui s'y rapportent. La position de l'Union en ce qui concerne l'approbation des Règles types dans leur version initiale figure dans la

ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁷ Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

⁸ Statuts de l'Autorité de surveillance (Protocole de Luxembourg) adoptés par l'Autorité de surveillance lors de sa 1^{re} session, le 8 mars 2024.

⁹ Assemblée générale AG 12/21 30.9.2015 DOCUMENT FINAL — Point 7.5 (https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_Generalversammlung/AG_12_21_document_final_f_add_1-4_.pdf).

décision (UE) 2024/851 du Conseil. L'engagement d'être lié par les Règles est volontaire, à moins qu'il ne soit prescrit par une législation spécifique; cependant, une partie doit confirmer que ces Règles sont respectées si elle souhaite inscrire une garantie susceptible d'inscription au Registre international du protocole de Luxembourg, ou en être la bénéficiaire. Conformément au point 4.2 des Règles types, une partie souhaitant être liée par ces Règles est tenue de faire une déclaration¹⁰ et d'en informer le Conservateur.

La question du marquage du matériel roulant ferroviaire est réglementée au niveau de l'Union par le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission, et notamment son appendice H, intitulé «Numéro d'immatriculation européen de véhicule et marquage alphabétique correspondant sur la caisse». Par conséquent, l'approbation de ces Règles types a vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'UE.

Les statuts et les règles de procédure de l'Autorité de surveillance s'appliquent à l'ensemble des activités de l'Autorité de surveillance, ce qui comprend les matières pour lesquelles l'Union dispose d'une compétence exclusive, conformément à la déclaration figurant à l'annexe de la décision 2014/888/UE du Conseil, et les modifications qui y sont apportées ont ainsi une incidence directe sur la participation de l'Union à cette instance¹¹.

Comme indiqué dans la décision (UE) 2024/851 du Conseil¹², l'Union européenne dispose d'une compétence exclusive en ce qui concerne les statuts et les règles de procédure de l'Autorité de surveillance et des Règles types, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

• **Position à prendre au nom de l'Union**

Approbation des Règles types telles que modifiées le 13 novembre 2024 aux fins du règlement relatif au Registre international des garanties sur le matériel roulant

Le protocole de Luxembourg doit s'appuyer sur un système clair d'identification et de marquage du matériel roulant ferroviaire fondé sur des normes internationales, comme le reconnaît l'article XIV — *Identification du matériel roulant ferroviaire aux fins de l'inscription* du protocole de Luxembourg, qui renvoie lui-même à l'article 18, paragraphe 1, alinéa a), de la convention du Cap. Les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire proposent un cadre pour l'attribution de l'identifiant URVIS et son marquage sur le matériel roulant ferroviaire. L'identifiant URVIS et son marquage sur le matériel roulant ferroviaire s'ajoutent sans incidence aucune aux systèmes de numérotation existants appliqués conformément à la législation en vigueur relative à l'admission ou à l'exploitation du matériel roulant ferroviaire et ne remplacent pas les systèmes d'inscription ou d'information utilisés actuellement dans les États ou groupes d'États pour l'exploitation

¹⁰ «Par la présente déclaration, nous prenons l'engagement d'être liées par les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (dans leur version anglaise), telles que modifiées périodiquement et publiées sous les auspices du Groupe de travail des transports par chemin de fer, à la date de ladite déclaration.»

¹¹ L'Union a le droit de participer aux travaux de l'Autorité de surveillance, ainsi qu'il ressort d'une lecture combinée des articles XII et XXII du protocole de Luxembourg et de la décision 2014/888/UE du Conseil.

¹² Décision (UE) 2024/851 du Conseil du 4 mars 2024 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 12^e session de la Commission préparatoire pour l'établissement du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire et de la première session de l'Autorité de surveillance instituée en vertu 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 (JO L, 2024/851, 11.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/851/oj>).

dudit matériel roulant, par exemple, dans le cas de l'Union européenne, le REV et le NEV régis par la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission.

Des mises à jour mineures de ces règles sont proposées et sont dans l'intérêt du fonctionnement du protocole de Luxembourg. Les mises à jour envisagées prévoient une approche raisonnable qui ne contredit pas le cadre juridique applicable de l'Union européenne. Par conséquent, il est proposé de soutenir l'approbation des Règles types telles que modifiées le 13 novembre 2024 (Révision 2).

Révision des statuts et des règles de procédure de l'Autorité de surveillance

Les statuts de l'Autorité de surveillance définissent des aspects tels que sa personnalité juridique, ses tâches et son cadre administratif, comme l'exigent la convention du Cap et le protocole de Luxembourg. La modification envisagée des statuts est mineure et est dans l'intérêt de l'Union européenne: il est précisé que toute référence faite à un État partie inclut également les *organisations régionales* et donc que l'UE joue le même rôle qu'un État partie. En effet, il est désormais précisé dans cet instrument que tant les États que les organisations régionales qui ont ratifié la convention et le protocole ou y ont adhéré sont considérés comme des États parties. Il est donc proposé de soutenir ces modifications.

Les règles de procédure de l'Autorité de surveillance définissent des aspects tels que les règles relatives aux réunions, les règles de représentation, les propositions et les décisions, ainsi que les règles de vote.

La position de l'Union concernant l'approbation des statuts de l'Autorité de surveillance et l'établissement des règles de procédure de l'Autorité de surveillance lors de la première session de l'Autorité de surveillance a été exposée dans la décision (UE) 2024/851 du Conseil. Les modifications qu'il est envisagé d'apporter aux règles de procédure consistent à clarifier l'exercice du vote à la majorité qualifiée et l'organisation de réunions intermédiaires, y compris celles présentant un caractère urgent. Bien que ces règles supplémentaires soient les bienvenues, le fait qu'il soit possible de transmettre des documents pour les réunions urgentes seulement trois semaines avant l'ouverture de la réunion risque de compliquer considérablement la procédure de coordination des positions de l'Union sur les sujets abordés lors de ces réunions. En outre, l'établissement d'une liste de questions urgentes de nature non exhaustive risque de conférer automatiquement un caractère urgent à des questions qui ne sont pas urgentes dans les faits, selon les cas.

Il est donc proposé de soutenir l'approbation des modifications à apporter aux règles de procédure de l'Autorité de surveillance, mais de rejeter la modification des délais de transmission des documents pour les réunions et de ne pas préciser quelles questions peuvent être qualifiées d'urgentes, afin que l'Union puisse effectivement coordonner ses positions sur les questions qui présentent un intérêt pour elle.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Base juridique procédurale

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «des positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des *actes ayant des effets juridiques*, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»¹³.

L'Autorité de surveillance est une instance créée par un accord, à savoir la convention du Cap (article 17) et le protocole de Luxembourg (article XII).

Les actes que l'autorité de surveillance est appelée à adopter sont des actes ayant des effets juridiques. L'approbation des Règles types a vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, à savoir la directive (UE) 2016/797, le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission et la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission.

L'approbation de la révision des statuts et des règles de procédure de l'Autorité de surveillance aura des effets juridiques dans la mesure où elle aura une incidence significative sur la participation de l'Union au fonctionnement du protocole de Luxembourg, qui est prévue dans la décision 2014/888/UE du Conseil.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale de la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Base juridique matérielle

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement le *transport ferroviaire*. La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

¹³ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la deuxième session de l'Autorité de surveillance instituée en vertu de l'article XII 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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union européenne a approuvé, par la décision 2014/888/UE du Conseil du 4 décembre 2014⁽¹⁾, 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 (ci-après la «convention du Cap»), adopté à Luxembourg le 23 février 2007 (ci-après le «protocole de Luxembourg»), et a acquis le statut d'organisation régionale d'intégration économique en vertu dudit protocole.
- (2) Lors de sa deuxième session, qui se tiendra le 23 avril 2025, l'Autorité de surveillance du protocole de Luxembourg devrait, parmi les points inscrits à l'ordre du jour, réviser ses statuts et ses règles de procédure et approuver les Règles types actualisées pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (Révision 2), élaborées dans le cadre du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.
- (3) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'Autorité de surveillance, étant donné que la révision des Règles types à adopter par l'Autorité de surveillance a vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, à savoir la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne⁽²⁾, le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de

⁽¹⁾ Décision 2014/888/UE du Conseil du 4 décembre 2014 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 (JO L 353 du 10.12.2014, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2014/888/oj>).

⁽²⁾ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

l'Union européenne⁽³⁾ et la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾. En outre, les modifications des statuts et des règles de procédure devant être adoptées par l'Autorité de surveillance ont vocation à influencer de manière déterminante la participation de l'Union à cette instance.

- (4) L'Autorité de surveillance devrait modifier ses statuts, qui définissent des aspects tels que sa personnalité juridique, ses tâches et son cadre administratif, comme l'exigent la convention du Cap et le protocole de Luxembourg. Les modifications qu'il est envisagé d'apporter aux statuts permettent de clarifier un élément important dans la définition d'État partie: lorsqu'il est fait référence à un État partie dans les statuts, cela inclut aussi les *organisations régionales*, ce qui a une incidence sur la participation de l'Union à cette instance. Il convient donc de soutenir ces modifications.
- (5) L'Autorité de surveillance devrait modifier ses règles de procédure afin de clarifier les règles relatives à l'exercice du vote à la majorité qualifiée et d'introduire de nouvelles règles concernant l'organisation de réunions intermédiaires urgentes. Le fait qu'il soit possible de transmettre des documents pour les réunions urgentes seulement trois semaines avant l'ouverture de la réunion risque toutefois de compliquer considérablement la procédure de coordination des positions de l'Union, et l'établissement d'une liste de questions urgentes risque de conférer automatiquement un caractère urgent à des questions qui ne sont pas urgentes dans les faits. Il convient donc de soutenir les modifications à apporter aux règles de procédure de l'Autorité de surveillance, mais de rejeter la modification des délais de transmission des documents pour les réunions et de ne pas préciser quelles questions peuvent être qualifiées d'urgentes, afin que l'Union puisse effectivement coordonner ses positions sur les questions qui présentent un intérêt pour elle.
- (6) Le protocole de Luxembourg doit s'appuyer sur un système clair d'identification et de marquage du matériel roulant ferroviaire fondé sur des normes internationales. Les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire proposent un cadre pour l'attribution de l'identifiant URVIS et son marquage sur le matériel roulant ferroviaire. Des mises à jour mineures de ces règles sont proposées et sont dans l'intérêt du fonctionnement du protocole de Luxembourg. Il convient donc de soutenir l'approbation des Règles types telles que modifiées le 13 novembre 2024 (Révision 2) aux fins du règlement relatif au Registre international des garanties sur le matériel roulant,

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁽⁴⁾ Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union lors de la deuxième session de l'Autorité de surveillance 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, figure en annexe.

Des modifications mineures à apporter aux positions exprimées dans l'annexe de la présente décision peuvent être acceptées par les représentants de l'Union lors de la session de l'Autorité de surveillance sans autre décision du Conseil.

Article 2

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*