



Bruselas, 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la aprobación, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo de Luxemburgo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, adoptado en Luxemburgo el 23 de febrero de 2007

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1. Objeto de la presente propuesta

La Comisión propone que la Unión Europea apruebe el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (en adelante «el Protocolo ferroviario» o «el Protocolo de Luxemburgo») adoptado en una Conferencia diplomática celebrada en Luxemburgo del 12 al 23 de febrero de 2007 bajo los auspicios conjuntos del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales Ferroviarios (OTIF).

La Unión Europea decidió la firma del Protocolo ferroviario mediante Decisión del Consejo de 30 de noviembre de 2009¹, y lo firmó efectivamente el 10 de diciembre de 2009.

2. El Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo ferroviario

2.1. Ámbito de aplicación

El Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (denominado en lo sucesivo «el Convenio de Ciudad del Cabo» o «el Convenio») y el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (denominado en lo sucesivo «el Protocolo aeronáutico»), se adoptaron en una Conferencia diplomática celebrada en Ciudad del Cabo del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001.

La Unión Europea aprobó la adhesión al Convenio de Ciudad del Cabo y al Protocolo aeronáutico mediante Decisión del Consejo de 6 de abril de 2009 y depositó el instrumento de adhesión el 28 de abril de 2009.

El Convenio establece normas uniformes relativas a la constitución y los efectos de las garantías internacionales (contrato de garantía, contrato con reserva de dominio o contrato de arrendamiento) para ciertas categorías de elementos de equipo móvil designados en los Protocolos relativos a las siguientes categorías: aeronaves, material rodante ferroviario y bienes de equipo espacial.

El instrumento consta del Convenio básico que establece normas legales aplicables a todas las categorías de elementos de equipo móvil y varios protocolos específicos que contienen normas especiales relativas a tipos concretos de equipo.

Estos protocolos pueden modificar el Convenio cuando así lo exijan las características específicas del sector en cuestión. En consecuencia, es el Protocolo y no el Convenio el que prevalece por lo que se refiere a cada categoría de equipo móvil. Las obligaciones de los Estados miembros conforme al Convenio varían en función del Protocolo que suscriben. El Convenio solo puede aplicarse a una categoría de equipo móvil cuando entre en vigor el Protocolo correspondiente y únicamente entre las Partes de ese Protocolo. Sin embargo, a partir de ese momento, el Convenio y el Protocolo deben leerse conjuntamente como un solo instrumento.

El Convenio se aplica cuando el deudor está situado en un Estado contratante (artículo 3) puesto que los diversos protocolos establecen elementos de conexión específicos (es decir, el Estado de registro). La garantía establecida por el Convenio (artículos 1 y 2) se refiere al activo registrado, pero también a los derechos y a los productos de indemnización accesorios, y el protocolo correspondiente puede establecer que el Convenio se aplica a la venta de un

¹ DO L 331 de 16.12.2009, p. 1.

objeto (artículo 41 del Convenio). El Convenio refuerza los derechos de los beneficiarios de esta garantía *in rem* unificada sobre elementos de equipo móvil si el deudor incumple sus obligaciones (artículos 8 a 15). Por último, el Convenio establece un sistema internacional para que los acreedores registren las garantías de las diversas categorías de elementos de equipo móvil (artículos 16 a 26), dando prioridad a las garantías del acreedor inscritas (artículo 29).

2.2. Objetivos del Protocolo ferroviario

Este instrumento debería en principio facilitar la financiación del material rodante ferroviario de alto valor creando una garantía internacional particularmente sólida para los acreedores (vendedores a crédito e instituciones que proporcionan crédito para tales ventas) que les da una prioridad «absoluta» sobre estos activos en un registro internacional.

El Protocolo ferroviario prevé ciertas normas referentes a la prioridad y aplicabilidad de las garantías internacionales inscritas para ciertos tipos de acreedores que financian el material rodante, es decir, el otorgante, el vendedor condicional o el arrendador. Además el Protocolo confiere a los acreedores medidas específicas ante el incumplimiento (artículo VII) y tres medidas alternativas en caso de insolvencia del deudor (artículo IX). Conforme al capítulo III se podrá acceder al registro internacional a través de internet y se crea una Autoridad supervisora. Finalmente el artículo XXV autoriza bajo ciertas condiciones a los Estados contratantes para que realicen declaraciones sobre exenciones de servicio público.

El Protocolo ferroviario crea un sistema internacional de registro único e inmodificable de garantías internacionales. El Protocolo complementa y apoya el sistema europeo de número de identificación de vehículos (adoptado con arreglo a la Directiva de interoperabilidad ferroviaria) y garantiza que las partes puedan registrar y consultar sus garantías desde dondequiera que se encuentren en la UE mediante internet, lo que hace que el registro sea accesible las 24 horas al día.

Es probable que tal instrumento sea sumamente beneficioso para la industria ferroviaria europea, la banca y los Gobiernos al fomentar la inversión de capitales en el sector ferroviario e impulsar la creación de un auténtico mercado de arrendamiento.

2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS

La iniciativa de la Comisión de proponer la aprobación del Protocolo ferroviario, tras la firma de la UE en 2009, fue precedida de consultas con el Grupo de trabajo sobre el transporte ferroviario, una asociación transectorial dedicada a la aplicación del Protocolo ferroviario que cuenta entre sus miembros con Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, el Banco Europeo de Inversiones, la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales Ferroviarios (OTIF), la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) y la Unión de Industrias Ferroviarias Europeas.

Durante las consultas, se subrayó especialmente la estrecha relación existente entre la celebración del Protocolo ferroviario y la adopción del cuarto paquete ferroviario el 30 de enero de 2013.

El cuarto paquete ferroviario tiene por objetivo fomentar una mayor innovación en los ferrocarriles de la UE mediante la apertura a la competencia de los mercados nacionales de transporte de viajeros de la UE, la simplificación de los procedimientos de autorización del material rodante y la mejora de la gobernanza de la infraestructura. El paquete incluye propuestas legislativas para modificar tres Directivas y dos Reglamentos, junto con una

Comunicación y tres Informes², y subraya la importancia de financiar el material rodante para apoyar la apertura de los mercados financieros, que es el objetivo del Protocolo ferroviario.

La adopción del Protocolo ferroviario apoyará nuevas inversiones en material rodante en la UE con el consiguiente beneficio para los operadores y los ciudadanos. Además, corrobora así las políticas de crecimiento de la UE, fomentando una mayor inversión en infraestructuras y apoyando el empleo del sector manufacturero.

El Protocolo ferroviario es también coherente con el objetivo de favorecer el paso a modos de transporte más ecológicos y sostenibles como el transporte ferroviario, de acuerdo con lo subrayado en el Libro Blanco del Transporte de 2011³.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3. Competencias de la Unión Europea

El Convenio de Ciudad del Cabo y sus protocolos entran parcialmente en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión Europea. En consecuencia, los Estados miembros no pueden ratificar los protocolos sin contar con la aprobación previa de la UE.

La UE se adhirió, mediante decisiones del Consejo, simultáneamente al Protocolo aeronáutico y al Convenio de Ciudad del Cabo el 28.4.2009⁴ y firmó el Protocolo ferroviario el 10.12.2009⁵. La Comunidad Europea hizo una declaración sobre sus competencias en el momento de firmar el Protocolo ferroviario, en virtud de su artículo XXII, apartado 2, que exige que en el momento de la firma, la aceptación, la aprobación o la adhesión, las organizaciones regionales de integración económica hagan una declaración general que indique las materias reguladas por el Protocolo ferroviario cuyas competencias les han sido transferidas por sus Estados miembros.

El apartado 6 de la declaración sobre las competencias de la Comunidad hecha en el momento de la firma debe modificarse para actualizarla, es decir, a fin de tener en cuenta la Decisión 2012/757/UE de la Comisión y corregir la referencia al artículo V, apartado 2, del Protocolo, que debe ser, en cambio, al artículo XIV. Por tanto, en el momento de la aprobación, la declaración debe modificarse en consecuencia. El texto revisado de la declaración sobre las competencias de la Unión Europea se recoge en el anexo.

La Unión Europea tiene competencias exclusivas sobre ciertos asuntos regidos por el Protocolo ferroviario y que afectan al Reglamento (CE) n° 44/2001, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil⁶, al Reglamento (CE) n° 1346/2000, de 29 de mayo de 2000, sobre procedimientos de insolvencia⁷ y al Reglamento (CE) n° 593/2008, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I)⁸. Además, existe legislación de la Unión Europea en las materias reguladas por el Protocolo ferroviario que afecta a la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de

² Puede consultarse información sobre el cuarto paquete ferroviario en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

³ Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144 final de 28.3.2011.

⁴ 2009/370/CE, DO L 121 de 15.5.2009, pp. 3-7.

⁵ 2009/940/CE, DO L 331 de 16.12.2009, pp. 1-16.

⁶ DO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

⁷ DO L 160 de 30.6.2000, p. 1.

⁸ DO L 177 de 4.7.2008, p. 6.

2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (refundida)⁹ y al Reglamento (CE) n° 881/2004, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea¹⁰.

4. Declaraciones sobre las materias que entran en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión Europea

Varias normas del Protocolo ferroviario exigen o permiten que las partes contratantes hagan declaraciones sobre la aplicabilidad o el ámbito de aplicación de sus disposiciones o el modo en que se aplicarán.

La Unión Europea tiene la competencia de hacer declaraciones relativas a los artículos VI, VIII, IX y X del Protocolo ferroviario, cuyos temas son de su competencia exclusiva.

El artículo VI del Protocolo ferroviario (*Elección de la ley aplicable*) establece que las partes de un acuerdo o un contrato de garantía conexo pueden elegir la ley aplicable. Por tanto, regula un ámbito cubierto por el Reglamento (CE) n° 593/2008, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).

Esta amplia posibilidad de elección de la ley aplicable es incompatible con el sistema establecido por el Reglamento n° 593/2008.

Del mismo modo que la solución elegida en la Decisión 2009/370/CE del Consejo, de 6 de abril de 2009, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, los Estados miembros de la Unión Europea seguirán aplicando las disposiciones del Reglamento n° 593/2008.

Dado que el artículo VI se aplica únicamente si se hace una declaración en virtud del artículo XXVII del Protocolo ferroviario, la Unión Europea no debería efectuar, en el momento de la aprobación del Protocolo ferroviario, una declaración relativa a la aplicación del artículo VI.

El artículo 55 del Convenio de Ciudad del Cabo, «Declaraciones relativas a las medidas provisionales sujetas a la decisión definitiva», prevé la posibilidad de no aplicar las disposiciones del artículo 13 o del artículo 43, o de ambos, total o parcialmente. En el momento de su adhesión al Convenio de Ciudad del Cabo, la Unión Europea declaró que los artículos 13 y 43 solo se aplicarán de conformidad con el artículo 31 del Reglamento «Bruselas I»¹¹. Conviene subrayar que esa declaración es plenamente aplicable a las versiones de los artículos 13 y 43 del Convenio de Ciudad del Cabo, modificado por el Protocolo ferroviario en su artículo VIII. Tal como se recoge en el artículo XXIX del Protocolo ferroviario, «Declaraciones en virtud del Convenio», las declaraciones formuladas en virtud del Convenio de Ciudad del Cabo, incluida la presentada en virtud del artículo 55, se presumirán hechas en virtud del Protocolo ferroviario, salvo indicación contraria.

De conformidad con el artículo VIII, apartado 1, el artículo VIII del Protocolo, que regula las medidas provisionales, se aplica total o parcialmente únicamente en el caso de que un Estado contratante haya realizado una declaración positiva al respecto y en la medida indicada en dicha declaración. Al realizar dicha declaración con respecto al artículo VIII, apartado 2, el Estado contratante debe especificar el periodo de tiempo necesario para obtener las medidas provisionales previstas en el artículo 13, apartado 1, del Convenio. Se propone que, de forma similar a lo decidido en el contexto de la adhesión al Protocolo aeronáutico, la Unión Europea

⁹ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

¹⁰ DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

¹¹ DO L 121 de 15.5.2009, p. 7.

no realice la declaración prevista en el artículo VIII con arreglo al artículo XXVII, apartado 2).

El artículo IX (*Medidas en caso de insolvencia*) y el artículo X (*Asistencia en caso de insolvencia*) son prácticamente idénticos a las disposiciones correspondientes del Protocolo aeronáutico, a las cuales el Consejo decidió no adherirse. De hecho, dichas disposiciones solo se aplican cuando el Estado Contratante que posee la competencia principal en materia de insolvencia realiza una declaración positiva a tal efecto con arreglo al artículo XXVII.

La Comisión considera que, cuando la competencia principal en materia de insolvencia corresponda a los tribunales de un Estado miembro de la UE, debe aplicarse, en todo caso, el Reglamento n° 1346/2000, de 29 de mayo de 2000, sobre procedimientos de insolvencia, en vez del Protocolo ferroviario, de forma similar a lo decidido en relación con el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo aeronáutico. A tal fin y con objeto de preservar la seguridad jurídica, recomienda que la Unión Europea no opte por la aplicación plena o parcial de ninguna de las opciones establecidas en el artículo IX del Protocolo.

En consecuencia con ello, se propone que la Unión Europea no realice la declaración prevista en el artículo IX del Protocolo con arreglo al artículo XXVII, apartado 3, ni la declaración sobre asistencia en caso de insolvencia prevista en el artículo X, relacionada con la del artículo IX, con arreglo al artículo XXVII, apartado 1).

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la aprobación, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo de Luxemburgo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, adoptado en Luxemburgo el 23 de febrero de 2007

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 81, apartado 2, leído en relación con su artículo 218, apartado 6, letra a),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Vista la aprobación del Parlamento Europeo¹,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión Europea promueve la creación de un espacio judicial común basado en el principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales.
- (2) El Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario (denominado en lo sucesivo el «Protocolo ferroviario») del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (denominado en lo sucesivo el «Convenio de Ciudad del Cabo»), adoptado en Luxemburgo el 23 de febrero de 2007, contribuye de forma útil a la regulación a nivel internacional. Es conveniente, por tanto, aplicar lo antes posible las disposiciones de este instrumento relativas a materias de la competencia exclusiva de la Unión Europea.
- (3) La Comisión ha negociado el Protocolo ferroviario, en nombre de la Comunidad Europea, en lo que respecta a las partes que son competencia exclusiva de la Comunidad Europea.
- (4) El artículo XXII, apartado 1, del Protocolo ferroviario establece que las organizaciones regionales de integración económica, que tienen competencia sobre ciertos asuntos regidos por el protocolo ferroviario, pueden firmar, aceptar, aprobar o adherirse a dicho protocolo.
- (5) El Protocolo ferroviario también regula algunos asuntos regidos por el Reglamento (CE) n° 44/2001 de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil², el Reglamento (CE) n° 1346/2000, de 29 de mayo de 2000, sobre procedimientos de insolvencia³, y el Reglamento (CE) n° 593/2008, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I)⁴, la Directiva 2008/57/CE del

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

³ DO L 160 de 30.6.2000, p. 1.

⁴ DO L 177 de 4.7.2008, p. 6.

Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (refundida)⁵, y el Reglamento (CE) n° 881/2004, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea⁶.

- (6) La Comunidad Europea firmó el Protocolo ferroviario el 10.12.2009, después de que el Consejo autorizara la firma, mediante la Decisión 2009/940/CE de 30 de noviembre de 2009⁷.
- (7) La Unión Europea tiene competencia exclusiva sobre parte de las materias reguladas por el Protocolo ferroviario, mientras que los Estados miembros tienen competencia sobre otras materias reguladas por dicho instrumento.
- (8) La Unión Europea debe, por tanto, aprobar el Protocolo ferroviario. El artículo XXII, apartado 2, del Protocolo ferroviario establece que las organizaciones regionales de integración económica formularán una declaración en el momento de la firma, aceptación, aprobación o adhesión, especificando las materias reguladas por el presente Protocolo respecto de las cuales los Estados miembros de esa organización le han transferido competencias.
- (9) La declaración sobre la competencia de la Comunidad Europea se realizó en el momento de la firma del instrumento. Se recomienda cambiar esa declaración en el momento de la aprobación del Protocolo ferroviario, a fin de tener en cuenta la evolución legislativa y corregir un error de hecho en la declaración precedente.
- (10) Los artículos VII, VIII, IX y X del Protocolo ferroviario solo se aplicarán en el caso de que un Estado contratante haya realizado una declaración a tal efecto con arreglo al artículo XXVII de dicho Protocolo y en las condiciones especificadas en dicha declaración. En el momento de la adhesión al Protocolo ferroviario, la Unión Europea no formulará la declaración con arreglo al artículo XXVII, apartado 2, relativa a la aplicación del artículo VIII, ni realizará ninguna de las declaraciones autorizadas en virtud del artículo XXVII, apartados 1 y 3. La competencia de los Estados miembros en lo que respecta a las normas de Derecho sustantivo en materia de insolvencia no se verá afectada.
- (11) El Reino Unido e Irlanda están vinculados por el Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil; por el Reglamento (CE) n° 1346/2000 del Consejo, de 29 de mayo de 2000, sobre procedimientos de insolvencia; y por el Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), por lo que ambos participan en la adopción de la presente Decisión.
- (12) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n° 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Dinamarca no participa en la adopción de la presente Decisión y no queda vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.

⁵ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

⁶ DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

⁷ DO L 331 de 16.12.2009, pp. 1-16.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Queda aprobado, en nombre de la Unión Europea, el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, adoptado en Luxemburgo el 23 de febrero de 2007.

El texto del Protocolo se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

El Presidente del Consejo designará a la persona facultada para proceder, en nombre de la Unión Europea, al depósito del instrumento de aprobación previsto en el artículo XXVII del Protocolo a efectos de expresar el consentimiento de la Unión Europea en vincularse al Protocolo.

Artículo 3

En el momento de la aprobación del Protocolo, la Unión Europea realizará la declaración que figura en el anexo, de conformidad con el artículo XXII, apartado 2, del Protocolo.

Artículo 4

La presente Decisión entrará en vigor el [...]⁸.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*

⁸

La Secretaría General del Consejo se encargará de publicar en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la fecha de entrada en vigor del Acuerdo.

ANEXO

Declaración de conformidad con el artículo XXII, apartado 2, relativa a la competencia de la Unión Europea sobre las materias reguladas por el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil («Protocolo ferroviario»), adoptado en Luxemburgo el 23 de febrero de 2007, respecto de los cuales los Estados miembros han transferido su competencia a la Unión Europea.

1. El artículo XXII del Protocolo ferroviario establece que las organizaciones regionales de integración económica que estén constituidas por Estados soberanos y tengan competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el Protocolo podrán aprobarlo previa formulación de la declaración mencionada en el artículo XXII, apartado 2. La Unión Europea ha decidido aprobar el Protocolo ferroviario y, en consecuencia, formula dicha declaración.

2. Los miembros actuales de la Unión Europea son el Reino de Bélgica, la República de Bulgaria, la República Checa, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, Irlanda, la República Italiana, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, el Gran Ducado de Luxemburgo, la República de Hungría, la República de Malta, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República de Polonia, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia, la República Eslovaca, la República de Finlandia, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

3. No obstante, la presente declaración no se aplica al Reino de Dinamarca, de conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4. La presente Declaración no es aplicable a los territorios de los Estados miembros en que no se aplica el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y se entiende sin perjuicio de los actos o posiciones que puedan adoptar en virtud del Protocolo ferroviario los Estados miembros de que se trate en nombre y en interés de dichos territorios.

5. Los Estados miembros de la Unión Europea han transferido la competencia a la Comunidad por lo que se refiere a los asuntos que pueden afectar o alterar las normas del Reglamento (CE) n° 44/2001, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil²⁰, el Reglamento (CE) n° 1346/2000, de 29 de mayo de 2000, sobre procedimientos de insolvencia²¹, al Reglamento (CE) n° 593/2008, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I)²², a la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (refundida)²³, y al Reglamento (CE) n° 881/2004, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea²⁴.

6. En lo que respecta al sistema de numeración de los vehículos, la UE ha adoptado mediante la Decisión 2006/920/CE (Decisión de la Comisión de 11 de agosto de 2006 sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema Explotación y gestión del tráfico del sistema ferroviario transeuropeo convencional), recientemente actualizada mediante la Decisión de la Comisión de 2012/757/EU, un sistema de numeración que puede

²⁰ DO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

²¹ DO L 160 de 30.6.2000, p. 1.

²² DO L 177 de 4.7.2008, p. 6.

²³ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

²⁴ DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

ser apropiado a efectos de identificación de los vehículos ferroviarios a que se hace referencia en el artículo XIV del Protocolo ferroviario.

Por otro lado, en lo que respecta al intercambio de datos entre los Estados miembros de la Unión Europea y el Registro internacional, la UE ha hecho considerables progresos mediante su Decisión 2007/756/CE (Decisión de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE), recientemente actualizada mediante la Decisión 2012/757/CE de la Comisión. Los Estados miembros de la Unión Europea han aplicado los registros de matriculaciones nacionales, por lo que debe evitarse la duplicación de datos con el Registro internacional.

7. La Unión Europea no hace declaración alguna con arreglo al artículo XXVII, apartado 2, sobre la aplicación del artículo VIII, ni ninguna de las declaraciones autorizadas por el artículo XXVII, apartados 1 y 3. Los Estados miembros mantendrán sus competencias en lo que respecta a las normas de Derecho sustantivo en materia de insolvencia.

8. El ejercicio de las competencias que los Estados miembros han transferido a la Unión Europea de conformidad con el Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea está sujeto, por su propia naturaleza, a una evolución constante. En el marco de los Tratados, las instituciones competentes pueden adoptar decisiones que determinen el alcance de las competencias de la Unión Europea. Por consiguiente, ésta se reserva el derecho de modificar la presente declaración en consecuencia, sin que ello constituya un requisito previo para el ejercicio de sus competencias en las materias reguladas por el Protocolo ferroviario.