

Bruxelles, 8 febbraio 2018  
(OR. en)

6034/18

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2018/0026 (NLE)**

---

---

**TRANS 63**

**PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	8 febbraio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 63 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella 26a sessione del comitato di revisione dell'OTIF per quanto riguarda talune modifiche della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e delle sue appendici

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 63 final.

All.: COM(2018) 63 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 7.2.2018  
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione dell'OTIF per quanto riguarda talune modifiche della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e delle sue appendici**

## RELAZIONE

### 1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda alcune modifiche della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e delle sue appendici.

L'OTIF sviluppa regimi giuridici uniformi per i trasporti internazionali per ferrovia in tre grandi settori di attività: interoperabilità tecnica, merci pericolose e diritto contrattuale in ambito ferroviario.

Il segretario generale dell'OTIF ha convocato la 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione della COTIF99 a Berna, in Svizzera, dal 27 febbraio al 1<sup>o</sup> marzo 2018.

I documenti relativi ai punti dell'ordine del giorno sono disponibili sul sito dell'OTIF al seguente link: [http://otif.org/en/?page\\_id=126](http://otif.org/en/?page_id=126)

### 2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### 2.1. Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF)

La COTIF è il testo giuridico istitutivo dell'OTIF. Essa disciplina la gestione dell'organizzazione, i suoi obiettivi, le sue competenze, le relazioni con gli Stati membri e le sue attività in generale. I paesi aderenti alla COTIF sono 46, compresi 26 Stati membri dell'UE, vale a dire tutti gli Stati membri tranne Cipro e Malta.

La COTIF si compone di due parti: la convenzione stessa e sette appendici che stabiliscono norme uniformi in ambito ferroviario, vale a dire prescrizioni funzionali tecniche e modelli di contratto per il trasporto di passeggeri e di merci:

Appendice A	Contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori	CIV
Appendice B	Contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci	CIM
Appendice C	Trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose	RID
Appendice D	Contratto di utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario	CUV
Appendice E	Contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario	CUI
Appendice F	Convalida di norme tecniche e adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato a essere utilizzato nel traffico internazionale	APTU
Appendice G	Ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale	ATMF

## **2.2. L'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF)**

Il 16 giugno 2011 il Consiglio ha adottato la decisione 2013/103/UE concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999<sup>1</sup>. Il suddetto accordo è entrato in vigore il 1° luglio 2011. L'Unione è parte dell'accordo, così come tutti gli Stati membri ad eccezione di Cipro e Malta. La decisione 2013/103/UE del Consiglio specifica che la Commissione rappresenta l'Unione alle riunioni dell'OTIF. Essa contiene inoltre una dichiarazione dell'Unione europea riguardante l'esercizio delle competenze (allegato I) e stabilisce le disposizioni interne per il Consiglio, gli Stati membri e la Commissione in relazione ai lavori nell'ambito dell'OTIF (allegato III).

## **2.3. Il comitato di revisione dell'OTIF**

Il comitato di revisione è competente ad adottare le decisioni di modifica della COTIF, delle regole uniformi concernenti CIV, CIM, CUV e CUI e, in determinati casi, delle regole uniformi concernenti APTU e ATMF. In alcuni casi prestabiliti, lo stesso comitato di revisione può approvare modifiche o presentare le modifiche adottate agli Stati membri per approvazione in sede di assemblea generale.

L'ultima sessione del comitato di revisione (25<sup>a</sup> sessione) si è svolta il 25 e il 26 giugno 2014.

L'Unione e/o i suoi Stati membri partecipano a tale processo conformemente alle modalità procedurali dell'OTIF, al regolamento interno del comitato di revisione e alle disposizioni dell'accordo di adesione dell'Unione alla COTIF.

In seno al comitato di revisione il quorum è raggiunto quando al momento della votazione è rappresentata la maggioranza degli Stati membri dell'OTIF aventi diritto di voto. L'articolo 13, paragrafo 3, della COTIF stabilisce tuttavia che gli Stati membri dell'OTIF che hanno dichiarato di non applicare una o più appendici non dispongono del diritto di voto per quanto riguarda le modifiche delle appendici in questione. Sulla base del documento di seduta INF.2 della 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione distribuito dal segretariato dell'OTIF il 19.1.2018, si è constatato che tutti i 26 Stati membri dell'UE aderenti alla COTIF applicano tutte le appendici.

## **2.4. Competenza dell'Unione e diritti di voto in seno al comitato di revisione**

A norma dell'articolo 6 dell'accordo UE-OTIF:

*"1. Per le decisioni su materie di competenza esclusiva dell'Unione, quest'ultima esercita i diritti di voto dei suoi Stati membri a norma della convenzione.*

*2. Per le decisioni su materie nelle quali l'Unione dispone della competenza concorrente con i suoi Stati membri, vota l'Unione o votano i suoi Stati membri.*

*3. Fatto salvo l'articolo 26, paragrafo 7, della convenzione, l'Unione dispone di un numero di voti uguale a quello dei suoi Stati membri che sono anche parti della convenzione. Quando l'Unione vota, i suoi Stati membri non votano."*

Nell'interesse dell'Unione e dei suoi Stati membri, i diritti di voto dovrebbero essere esercitati dall'Unione per tutti i punti oggetto di votazione e per i quali è proposta una posizione dell'Unione. Ciò dovrebbe valere non solo nei casi di competenza esclusiva, ma anche nei casi

---

<sup>1</sup> Decisione 2013/103/UE del Consiglio del 16 giugno 2011 (GU L 51 del 23.2.2013, pag. 1).

di competenza concorrente, laddove tale accordo offre la possibilità di scegliere tra il voto da parte degli Stati membri e dell'Unione (articolo 6, paragrafo 2).

Ciò significa in pratica che, per le materie di competenza dell'Unione allorché è stabilita una posizione dell'UE, il rappresentante dell'Unione rappresenterà 26 voti, il quorum sarà automaticamente raggiunto e la posizione dell'Unione dovrebbe prevalere. I voti sarebbero totalizzati a prescindere dalla rappresentanza dei singoli Stati membri nella riunione.

## 2.5. Notifica al segretario generale dell'OTIF

La tabella che segue sintetizza l'ambito delle competenze dell'Unione e la prevista rappresentanza dei diritti di voto:

Punto dell'ordine del giorno	Competenza dell'Unione	Rappresentanza dei diritti di voto
2 - Elezione del presidente e del vicepresidente	Concorrente	Stati membri
3 - Adozione dell'ordine del giorno	Concorrente ed esclusiva	Unione
4 - Modifica del regolamento interno	Concorrente ed esclusiva	Unione
5 - Revisione parziale della COTIF	Concorrente	Unione
6 - Revisione parziale delle regole uniformi CIM (relazione)	Esclusiva	Unione (se si procede a una votazione)
7 - Revisione parziale delle regole uniformi CUI	Concorrente	Unione
8 - Nuova appendice H	Esclusiva	Unione
9 - Revisione parziale delle regole uniformi ATMF	Esclusiva	Unione
10 - Revisione parziale delle regole uniformi APTU	Esclusiva	Unione
11 - Necessità di armonizzare le condizioni di accesso (discussione)	Concorrente	n/d
12 - Varie ed eventuali (costituzione di un gruppo di lavoro di esperti giuridici)	Concorrente	Stati membri
13 - Revisione parziale delle regole uniformi CUV	Concorrente	Unione

A norma dell'articolo 6, paragrafo 4, dell'accordo UE-OTIF, l'Unione, rappresentata dalla Commissione, è tenuta a informare l'OTIF in anticipo rispetto alla riunione dei casi nei quali, per i punti dell'ordine del giorno del comitato di revisione che rientrano nell'ambito di competenza dell'Unione (esclusiva o concorrente), l'Unione intende esercitare i diritti di voto. A tal fine la Commissione dovrebbe inviare una lettera al segretario generale dell'OTIF.

## 3. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA NELLA 26<sup>A</sup> SESSIONE DEL COMITATO DI REVISIONE DELL'OTIF

Nella presente sezione sono esaminati i punti che necessitano di ulteriori spiegazioni. L'allegato della decisione proposta analizza uno per uno i punti dell'ordine del giorno e descrive, in particolare, la situazione per quanto riguarda la competenza, nonché le posizioni da assumere.

### **3.1. Punto 4 - Modifica del regolamento interno del comitato di revisione**

#### Pertinenza

L'attuale versione del regolamento interno del comitato di revisione è antecedente all'adesione dell'Unione alla COTIF: alcune disposizioni sono pertanto divenute obsolete e necessitano di essere aggiornate. In particolare, devono essere modificate le disposizioni in merito ai diritti di voto dell'Unione e alla determinazione del quorum (articoli 4, 20 e 21) al fine di conformarle all'articolo 38 della COTIF e all'accordo UE-OTIF. Le proposte di modifica del regolamento interno del comitato di revisione sono riportate nell'allegato del doc. LAW-17125-CR 26/4, il quale è altresì destinato ad affrontare determinate questioni relative al regime linguistico e alle modalità di lavoro del comitato (articoli 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 e 26). Queste altre modifiche proposte relative a questioni procedurali appaiono opportune perché sono finalizzate a migliorare la gestione amministrativa del comitato.

#### Competenza ed esercizio dei diritti di voto

Le modifiche proposte del regolamento interno del comitato di revisione sono una materia che rientra nella sfera di competenza dell'Unione, poiché indirizzano l'esercizio da parte dell'Unione delle sue competenze in seno all'OTIF. Alcune delle modifiche sono direttamente connesse alla sua adesione alla COTIF. Anche nei casi in cui la competenza è concorrente con quella degli Stati membri i diritti di voto dovrebbero essere esercitati dall'Unione al fine di garantire che in sede di votazione siano rappresentati 26 voti.

#### Posizione

Riguardo a questo punto dovrebbe essere adottata una posizione a favore di tutti i progetti di modifica proposti dal segretariato dell'OTIF.

### **3.2. Punto 5 - Revisione parziale della convenzione di base**

#### Pertinenza

La proposta quale contenuta nel doc. LAW-17126 CR 26/5 è intesa a migliorare e ad agevolare la procedura di revisione della COTIF al fine di modificare in maniera coerente e rapida la convenzione e le sue appendici, nonché di prevenire gli effetti negativi delle attuali lungaggini della procedura di revisione, compreso il rischio di una discrepanza interna tra le modifiche adottate dal comitato di revisione e quelle adottate dall'assemblea generale, nonché di una discrepanza esterna, in particolare con il diritto dell'Unione.

Il documento presentato dal segretariato dell'OTIF ricorda le attività e le consultazioni condotte negli ultimi due anni in relazione all'attuale quadro giuridico, nonché l'esigenza/la possibilità di una modifica della procedura di revisione della COTIF, la complessità e le conseguenze negative dell'attuale procedura di revisione della convenzione, e il diritto internazionale e le prassi in materia di adozione di modifiche dei trattati nel contesto delle organizzazioni internazionali.

Questo processo ha portato a un'unica principale raccomandazione, consistente nel rivedere l'articolo 34 della convenzione al fine di stabilire, in linea di principio, un periodo di tempo determinato (36 mesi) per l'entrata in vigore delle modifiche delle appendici adottate dall'assemblea generale. Il progetto di modifica contiene anche una clausola di flessibilità per prorogare tale termine caso per caso, prevedendo che "*L'assemblea generale può decidere, alla maggioranza prevista all'articolo 14, paragrafo 6, per l'adozione di decisioni in merito a proposte volte a modificare la convenzione, di differire l'entrata in vigore delle modifiche.*"

La raccomandazione del segretariato dell'OTIF rifletteva l'opinione prevalente in seno al pertinente gruppo di lavoro che ha affrontato tale questione; è stato stabilito che i membri dell'OTIF dovrebbero essere in grado di trasporre le modifiche adottate, anche attraverso le procedure parlamentari, entro tre anni, periodo questo che corrisponde anche al normale intervallo di tempo che intercorre fra le riunioni dell'assemblea generale. La proposta appare equilibrata, flessibile, proporzionata e necessaria per promuovere l'efficiente funzionamento e sviluppo dell'OTIF.

#### Competenza ed esercizio dei diritti di voto

La revisione parziale della COTIF proposta è pertinente ai fini dell'esercizio da parte dell'Unione delle sue competenze in seno all'OTIF. Essa rientra nella sfera di competenza dell'Unione. Anche nei casi in cui la competenza è concorrente con quella degli Stati membri i diritti di voto dovrebbero essere esercitati dall'Unione al fine di garantire che in sede di votazione siano rappresentati 26 voti.

#### Posizione

Dovrebbe essere adottata una posizione a favore della proposta di modifica dell'articolo 34 della COTIF.

### **3.3. Punto 6 - Revisione parziale dell'appendice B (regole uniformi CIM) - Relazione del segretario generale dell'OTIF**

#### Pertinenza

La relazione informa il comitato di revisione in merito ai progressi compiuti nella preparazione di una revisione delle regole uniformi CIM, con particolare attenzione alle disposizioni da applicare per quanto riguarda la lettera di vettura elettronica. Il gruppo di lavoro sulle regole uniformi CIM ha convenuto che il principio dell'equivalenza funzionale<sup>2</sup> della registrazione dei dati con il supporto cartaceo è un presupposto indispensabile (attuale articolo 6, paragrafo 9, delle regole uniformi CIM) per tutte le funzioni che la lettera di vettura cartacea espleta attualmente. Questo principio è stato tuttavia applicato in maniera differente e ha pertanto determinato talvolta difformità tra le legislazioni nazionali. Inoltre, non ha risolto tutti i problemi, in particolare per quanto riguarda la firma elettronica.

Il segretario generale riferirà nel corso della 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione sui principali sviluppi recenti che sono emersi nel corso degli ultimi due anni, vale a dire: la relazione del Comitato internazionale dei trasporti per ferrovia (CIT) sulla digitalizzazione dei documenti di trasporto ferroviari e le conclusioni della relazione, gli attuali lavori del Forum per la logistica e il trasporto digitale ("Digital Transport and Logistics Forum" - DTLF), gli sviluppi nel settore doganale e il potenziale impatto sulla lettera di vettura CIM quale documento di transito.

La relazione mette in evidenza la necessità di adoperarsi per un transito ferroviario digitale semplice con un'interfaccia efficiente con i documenti di trasporto. A parere del segretariato dell'OTIF ciò richiederà la definizione delle interfacce da sviluppare con le soluzioni digitali del settore.

---

<sup>2</sup> Il principio dell'equivalenza funzionale stabilisce i criteri in base ai quali le comunicazioni elettroniche possono essere considerate equivalenti alle comunicazioni su supporto cartaceo. In particolare, definisce i requisiti specifici che le comunicazioni elettroniche devono rispettare al fine di adempiere gli stessi scopi e le stesse funzioni che taluni concetti del sistema tradizionale basato sul supporto cartaceo cercano di conseguire - ad esempio, "per iscritto", "originale", "firmato" e "registrazione".

A tal fine, il segretario generale intende includere i seguenti due temi prioritari nel programma di lavoro del gruppo di lavoro di esperti giuridici che potrebbe essere istituito nel 2018:

- valutazione delle interfacce tra normative in materia doganale e di trasporti al fine di garantire l'efficienza del traffico ferroviario internazionale, in particolare nel settore del trasporto merci;
- valutazione della digitalizzazione dei trasporti internazionali, in particolare dei documenti di trasporto.

#### Competenza, presa di posizione ed eventuale esercizio dei diritti di voto

Come indicato in precedenza, la digitalizzazione dei documenti di trasporto ferroviario ha incidenza su determinati settori della legislazione dell'Unione, in particolare la normativa doganale. Di conseguenza, la competenza dell'Unione in tale ambito è esclusiva. L'Unione dovrebbe prendere posizione e, in caso di votazione, esercitare i diritti di voto.

#### Posizione

Si propone la seguente posizione: prendere atto della relazione, fornire alcune informazioni sulle pertinenti attività e sugli sviluppi in corso, incoraggiare ulteriori approfondimenti sulla valutazione delle interfacce tra normative in materia doganale e di trasporto ferroviario, appoggiare la costituzione di un gruppo di lavoro di esperti giuridici o l'adozione di iniziative di coordinamento alternative in seno agli organi dell'OTIF esistenti, in merito alle questioni doganali e alla digitalizzazione dei documenti di trasporto di merci.

### **3.4. Punto 7 - Revisione parziale delle regole uniformi CUI (appendice E)**

#### Pertinenza

Questo punto riguarda le regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura (RU CUI).

Le modifiche proposte riguardano l'articolo 1 (Ambito di applicazione), l'articolo 3 (Definizioni), l'articolo 8 (Responsabilità del gestore), l'articolo 9 (Responsabilità del vettore), comprese modifiche redazionali degli articoli 3, 5, 5 bis, 7 e 10 delle RU CUI. Si propone inoltre di adeguare la relazione esplicativa affinché rispecchi le modifiche da adottare sulle RU CUI.

La principale modifica di rilievo mira a chiarire l'ambito di applicazione delle RU CUI, introducendo nell'articolo 3 la definizione di "*traffico ferroviario internazionale*" con cui si intende "*il traffico che comporta l'utilizzo di una linea ferroviaria internazionale o di più linee ferroviarie nazionali successive situate in almeno due Stati e coordinate dai gestori dell'infrastruttura interessati*", modificando di conseguenza l'articolo 1 (Ambito di applicazione) e mantenendo nel contempo il nesso con le regole uniformi CIV e CIM.

L'obiettivo è quello di garantire che le RU CUI siano applicate in modo più sistematico per lo scopo perseguito, ovvero nel traffico ferroviario internazionale. L'attuale definizione dell'ambito di applicazione deriva infatti dagli inizi delle RU CUI negli anni '90, quando l'Unione europea ha introdotto il concetto di separazione della gestione dell'infrastruttura ferroviaria dalla fornitura di servizi ferroviari. A quel tempo l'OTIF ha osservato che i due settori da regolamentare erano connessi tra loro e che era particolarmente importante istituire un regime giuridico uniforme (diritto contrattuale privato) per il diritto di ricorso tra i vettori/le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nell'ambito della COTIF. In tale contesto appariva logico in quel momento collegare l'ambito di applicazione della nuova appendice E, che disciplinava i contratti di utilizzazione dell'infrastruttura, con lo svolgimento

delle operazioni di trasporto conformemente ai contratti di trasporto CIV e CIM. Di conseguenza, le regole uniformi CUI si applicano *"a qualsiasi contratto di utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria ai fini del trasporto internazionale ai sensi delle regole uniformi CIV e CIM"* (articolo 1 delle RU CUI).

Ciò è stato generalmente interpretato nel senso che è il rapporto tra l'impresa ferroviaria e i suoi clienti che determina il diritto applicabile tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura (legge nazionale per il contratto di trasporto interno; RU CUI per il contratto di trasporto internazionale). La questione fondamentale consisteva nel valutare se, ai fini dell'applicazione delle RU CUI, fosse sufficiente che sul treno fosse trasportato almeno un passeggero con un biglietto CIV o una spedizione con la lettera di vettura CIM, indipendentemente dal fatto che la linea ferroviaria comprendesse una o più tratte esclusivamente di traffico interno, rilevando inoltre il fatto che i principi di responsabilità CUI sono più restrittivi rispetto ad alcuni di quelli nazionali e che, a norma del diritto dell'Unione, l'assegnazione della capacità di infrastruttura avviene a livello nazionale.

Il problema deriva dal fatto che: 1) per attuare un unico contratto di trasporto, il vettore non deve necessariamente stipulare un unico contratto di utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria; 2) è difficile operare una chiara distinzione tra l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per il trasporto nazionale e per il trasporto internazionale, in particolare allorché una linea comprende una tratta tra due Stati membri, in combinazione con una o più tratte operate esclusivamente su una linea nazionale.

Il segretariato dell'OTIF ha istituito nel 2014 un gruppo di lavoro ad hoc composto da rappresentanti degli Stati aderenti alla COTIF, della Commissione europea e degli operatori del settore.

Il progetto di modifica proposto al comitato di revisione corrisponde al testo di compromesso definito dal gruppo di lavoro ad hoc che si è riunito in quattro occasioni: il 10 dicembre 2014, l'8 luglio 2015, il 24 novembre 2015 e il 31 maggio 2016. La Commissione ha contribuito al conseguimento dei risultati ottenuti che, conformemente all'ambito di applicazione e agli obiettivi della COTIF, ossia i trasporti internazionali, confermano l'applicazione delle RU CUI solo nel traffico ferroviario internazionale, come spiegato nella nuova definizione.

In risposta alla proposta formulata dal segretariato dell'OTIF, il Comitato internazionale dei trasporti per ferrovia (CIT) ha presentato un documento di sintesi (doc. LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1) in cui ha messo in luce diverse criticità già dibattute in seno al gruppo di lavoro summenzionato nel corso delle precedenti sessioni. In sostanza il CIT sostiene che per quanto riguarda il ricorso di un vettore nei confronti del gestore dell'infrastruttura, la tratta interna precedente o successiva al traffico internazionale non dovrebbe essere esclusa ma al contrario essere coperta dalle RU CUI. Il CIT propone la modifica del progetto di testo proposto dal segretariato nell'articolo 3, come segue (soppressione = testo barrato; aggiunta = testo sottolineato): *"aa per "traffico ferroviario internazionale" si intende il traffico che comporta l'utilizzazione di una linea ferroviaria internazionale, ~~o~~ di più linee ferroviarie nazionali successive situate in almeno due Stati e coordinate dai gestori dell'infrastruttura interessati; o di una linea ferroviaria destinata al trasporto ferroviario internazionale ai sensi delle regole uniformi CIV e delle regole uniformi CIM."*

L'obiettivo dichiarato della proposta del CIT è assicurare un'ampia applicazione delle RU CUI, in modo da comprendere anche le linee ferroviarie nazionali quando sono combinate con una linea ferroviaria internazionale. Si argomenta che *"il fatto che il diritto di ricorso delle imprese ferroviarie nei confronti del gestore dell'infrastruttura sia sottoposto al diritto nazionale solleva problemi in termini di trasparenza e di certezza del diritto, dato che il diritto (contrattuale) nazionale generale dei diversi paesi è caratterizzato da sottili differenze"*

*soprattutto per quanto riguarda la ripartizione dell'onere della prova o i danni indiretti ai beni o la perdita di beni."*

La Commissione ritiene che tale proposta non migliori il progetto di modifica proposto dal segretariato dell'OTIF e non rispetti il principio di base secondo cui le RU CUI non sono concepite per essere applicate sulle linee ferroviarie nazionali, laddove è opportuno in linea di principio che si applichi il diritto nazionale.

Per quanto riguarda il progetto di modifica dell'articolo 8 (Responsabilità del gestore) proposto dal segretariato dell'OTIF, la Commissione osserva che si tratta essenzialmente di una modifica di natura redazionale che non influisce sull'ambito o sulla sostanza della disposizione. I progetti di modifica dell'articolo 9 proposti nonché degli articoli 3, 5, 5 *bis*, 7 e 10 sono puramente redazionali.

#### Questioni procedurali

Come risulta dall'analisi del segretariato dell'OTIF nel documento LAW-17126 CR 26/7.2, il comitato di revisione potrebbe non essere competente a prendere decisioni su tutti i punti in cui è proposta una modifica e che potrebbero rientrare, in tutto o in parte, nella sfera di competenza dell'assemblea generale. Il segretariato propone che il comitato di revisione adotti le proposte di modifica e che tutte le modifiche delle RU CUI siano sottoposte all'assemblea generale per decisione.

#### Competenza ed esercizio dei diritti di voto

Le regole uniformi di cui all'appendice E si riferiscono al diritto contrattuale privato in merito all'utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario. Le modifiche proposte non sembrano influire sull'ambito di applicazione delle vigenti norme dell'Unione né sembrano modificarle. L'Unione ha pertanto una competenza concorrente con quella degli Stati membri in questa materia. Poiché l'Unione dispone di un numero di voti uguale agli Stati membri che sono parti contraenti della COTIF, al fine di garantire che 26 voti siano rappresentati in sede di votazione, si propone che l'Unione eserciti i suoi diritti di voto a nome degli Stati membri.

#### Posizione

Dovrebbe essere adottata una posizione a favore delle modifiche proposte dal segretariato generale, riguardanti l'articolo 1, paragrafi 1 e 2, l'articolo 3 [nuova lettera aa) e modifiche delle lettere b), c) e g)], l'articolo 5, paragrafo 1, l'articolo 5 *bis*, paragrafi 1 e 2, l'articolo 7, paragrafo 2, l'articolo 8, paragrafi 1 e 2, l'articolo 9, paragrafo 1, e l'articolo 10, paragrafo 3, delle RU CUI.

Al segretario generale dell'OTIF dovrebbe essere chiesto di presentare tutte le modifiche delle RU CUI all'assemblea generale per decisione.

### **3.5. Punto 8 - Nuova appendice H riguardante l'esercizio sicuro dei treni nel traffico internazionale**

#### Pertinenza

Nel 2015, in sede di assemblea generale, il segretario generale dell'OTIF ha proposto di creare una base giuridica nella COTIF a sostegno dell'interoperabilità oltre i confini dell'Unione europea. Il progetto di nuova appendice H stabilisce le disposizioni per disciplinare l'esercizio sicuro dei treni nel traffico internazionale. L'idea è che le autorità nazionali dovrebbero rilasciare, sulla base di criteri armonizzati, certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie a comprova che tali imprese sono in grado di assicurare l'esercizio sicuro dei treni nello Stato

interessato. Il progetto di testo è direttamente ispirato all'acquis dell'Unione e rappresenta un ulteriore passo verso disposizioni comuni connesse alle prescrizioni relative all'impresa ferroviaria e ai gestori dell'infrastruttura al fine di assicurare l'esercizio sicuro dei treni all'interno dell'Unione e al di là dei suoi confini. A condizione che siano prese in considerazione alcune osservazioni, il progetto di testo della nuova appendice H della COTIF sarebbe pienamente in linea con le disposizioni della nuova direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza e della relativa legislazione secondaria.

#### Competenza ed esercizio dei diritti di voto

L'Unione ha approvato un numero significativo di atti giuridici nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza, anche nel quadro del quarto pacchetto ferroviario adottato nel 2016. La proposta adozione di una nuova appendice H della COTIF tocca un settore disciplinato dalla direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione). La competenza dell'Unione è pertanto esclusiva per natura e l'Unione dovrebbe esercitare di conseguenza i diritti di voto.

#### Posizione

Per quanto riguarda il progetto di testo della nuova appendice H (doc. LAW-17131-CR26/8.1), l'Unione dovrebbe votare a favore del testo proposto, fatto salvo quanto segue (soppressione = testo barrato; aggiunta = testo sottolineato).

- Articolo 2, lettera b): sostituire "autorità di certificazione" con "autorità di certificazione di sicurezza". La sostituzione dovrebbe essere apportata in tutto il testo. In tedesco: "*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*" anziché "*Zertifizierungsbehörde*". In francese: "*autorité de certification de sécurité*" anziché "*autorité de certification*".

La proposta è volta a garantire la coerenza con la terminologia dell'acquis dell'UE, nonché all'interno della stessa appendice H (l'articolo 5 fa riferimento alla "*certificazione di sicurezza*"). Tale miglioramento è raccomandato ma non è necessario per il voto favorevole.

- Articolo 4, paragrafo 1: aggiungere la frase "*L'autorità di certificazione di sicurezza e l'autorità di vigilanza di cui all'articolo 6, paragrafo 1, possono essere due entità distinte oppure possono far parte della stessa organizzazione.*"

La proposta è intesa a chiarire che sono consentiti entrambi gli assetti istituzionali e a evitare che gli Stati membri in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza espleta entrambi i ruoli siano obbligati a istituire due entità distinte.

- Articolo 6, paragrafo 1: aggiungere la frase "*L'autorità di vigilanza e l'autorità di certificazione di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, possono essere due entità distinte oppure possono far parte della stessa organizzazione.*"

La proposta è intesa a chiarire che sono consentiti entrambi gli assetti istituzionali e a evitare che gli Stati membri in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza espleta entrambi i ruoli siano obbligati a istituire due entità distinte.

- Articolo 8, paragrafo 3, lettera b): modificare il testo nel modo seguente: "*Procedure e un metodo comune di sicurezza relativo ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza che devono essere applicati dalle autorità di certificazione in sede di rilascio dei certificati di sicurezza, compresi i necessari collegamenti con il metodo comune di sicurezza per la valutazione dei rischi e con altre normative pertinenti.*"

Aggiunta di un riferimento alle "procedure": tali procedure sono state incluse nel metodo comune di sicurezza dell'UE relativo ai requisiti del sistema di gestione della

sicurezza e sono state ora integrate nel progetto della Commissione di un "regolamento di esecuzione che stabilisce le modalità pratiche per il rilascio dei certificati di sicurezza unici". Se intende mantenere lo stesso livello di armonizzazione inizialmente previsto, l'OTIF dovrebbe pertanto includere le relative procedure in aggiunta al metodo comune di sicurezza relativo ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza. Tale miglioramento è raccomandato ma non è necessario per il voto favorevole.

Relazione con il metodo comune di sicurezza per la valutazione dei rischi (CSM RA) e altre normative pertinenti: il progetto di regolamento delegato della Commissione che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza richiede l'applicazione del CSM RA e di altre normative (in particolare, ma non esclusivamente, "Esercizio e gestione del traffico - Specifica tecnica di interoperabilità") al fine di garantire che le disposizioni operative dell'organizzazione *"siano conformi ai requisiti di sicurezza delle specifiche tecniche di interoperabilità applicabili, alle norme nazionali pertinenti e a eventuali altre prescrizioni pertinenti"*. Il miglioramento dell'articolo 8, paragrafo 3, lettera b), dovrebbe pertanto essere sostenuto con forza.

- Articolo 8, paragrafo 3, lettera c): modificare il testo come segue: *"Un metodo comune di sicurezza per il monitoraggio che deve essere applicato dalle imprese ferroviarie e, se del caso, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione"*.

Tale proposta è coerente con l'articolo 7, paragrafo 4, dell'appendice H, che prevede che sia le imprese ferroviarie sia i gestori dell'infrastruttura *"istituiscano il loro sistema di gestione della sicurezza e ne monitorino la corretta applicazione"*. L'applicazione del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio è obbligatoria per i gestori dell'infrastruttura nell'UE e sarebbe utile al di fuori dei confini dell'Unione. L'applicazione del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio sarà obbligatoria per i soggetti responsabili della manutenzione. L'applicazione obbligatoria del metodo comune di sicurezza da parte dei gestori dell'infrastruttura è raccomandata ma non è necessaria per il voto favorevole. L'applicazione obbligatoria del metodo comune di sicurezza da parte dei soggetti responsabili della manutenzione è una prescrizione e dovrebbe essere inserita nel testo.

- Articolo 2, lettera f), miglioramento redazionale, allineamento con la terminologia dell'Unione (versione tedesca): *"„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals"*.
- Articolo 7, paragrafo 4, miglioramento redazionale (versione tedesca): *"Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~ ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren."*

Per quanto riguarda le modifiche proposte degli articoli 2, 6, 20, 33 e 35 della COTIF (doc. LAW-17131-CR26/8.2), che sono necessarie ai fini dell'inclusione della nuova appendice H nella COTIF, l'Unione dovrebbe votare a favore del testo proposto e convenire di incaricare il segretario generale di presentarle all'assemblea generale per decisione.

### 3.6. Punto 9 - Revisione parziale delle regole uniformi ATMF (appendice G)

#### Pertinenza

Per il traffico ferroviario internazionale è importante che le disposizioni applicabili ai sensi del diritto dell'Unione e della convenzione COTIF siano armonizzate. Le disposizioni delle RU ATMF sono compatibili con le disposizioni della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità e con le parti pertinenti della direttiva 2009/49/CE sulla sicurezza. Con l'adozione del quarto pacchetto ferroviario, l'Unione ha modificato diverse disposizioni di tale acquis e ne ha informato il comitato di esperti tecnici dell'OTIF e il suo gruppo di lavoro permanente. Sulla base di un'analisi della Commissione, il segretariato dell'OTIF e il gruppo di lavoro hanno predisposto modifiche delle RU ATMF al fine di garantire una costante armonizzazione con il diritto dell'Unione.

Le modifiche riguardanti gli articoli 2, 3 *bis*, 5, 6, 7, 10, 10 *ter*, 11 e 13 delle RU ATMF sono necessarie per armonizzare alcuni termini con le nuove disposizioni dell'UE e per prendere in considerazione alcune modifiche procedurali nell'UE, in particolare il fatto che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie sarà competente per il rilascio delle autorizzazioni dei veicoli. Le modifiche proposte non hanno incidenza sul concetto di base dell'ATMF.

#### Competenza ed esercizio dei diritti di voto

L'Unione ha approvato un numero significativo di atti giuridici nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza, anche nel quadro del quarto pacchetto ferroviario adottato nel 2016. In questo caso il progetto di testo modifica le RU ATMF che riguardano le autorizzazioni dei veicoli. La materia è disciplinata dalla direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione). La questione rientra quindi nella competenza (esclusiva) dell'Unione che dovrebbe pertanto esercitare i diritti di voto.

#### Posizione

Le proposte di modifica di cui al doc. LAW-17133-CR26/9 sono basate su una proposta dell'Unione e, a condizione che le osservazioni in appresso siano prese in considerazione, sarebbero perfettamente in linea con le pertinenti disposizioni della nuova direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità e della pertinente legislazione secondaria.

L'Unione dovrebbe adottare una posizione a favore dei progetti di modifica proposti, fatte salve le condizioni di cui in appresso (soppressione = testo barrato; aggiunta = testo sottolineato).

- All'articolo 7, paragrafo 1 *bis*, modificare il testo come segue:

*"I veicoli sono conformi alle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al momento della richiesta di ammissione, ammodernamento o rinnovo, conformemente alle presenti regole uniformi e tenendo conto della strategia di migrazione per l'applicazione delle prescrizioni tecniche uniformi di cui all'articolo 8, paragrafo 2, lettera a), e paragrafo 4, lettera f), dell'APTU e delle possibilità di deroga di cui all'articolo 7 bis dell'ATMF; tale conformità è costantemente garantita nel periodo in cui ciascun veicolo è in uso.*

*Il CTE valuta la necessità di elaborare un allegato di tali regole uniformi, comprese le disposizioni intese a consentire ai richiedenti di ottenere maggiore certezza del diritto riguardo alle prescrizioni da applicare, già prima che essi presentino domanda di ammissione, ammodernamento o rinnovo di veicoli."*

La certezza del diritto è di importanza cruciale per l'industria dell'UE. L'obiettivo della proposta è migliorare la certezza del diritto, anche tramite l'introduzione della

nozione (UE) di impegno preliminare, un processo volontario nel corso del quale, sulla base delle informazioni fornite dal richiedente, l'entità di autorizzazione emette un parere comprendente una determinazione della versione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e delle norme nazionali che dovranno essere applicate per la successiva domanda di autorizzazione (fatte salve le modifiche delle prescrizioni giuridiche che renderebbero nullo tale parere). La proposta è intesa a conferire al comitato di esperti tecnici (CTE) il mandato per prendere in considerazione l'inclusione di tali disposizioni nella COTIF.

- All'articolo 2, lettera w), modificare la definizione e l'uso del termine "veicoli" in maniera coerente in tutto il testo (per tutte le lingue).

La definizione dovrebbe essere la seguente: "veicolo": *veicolo ferroviario idoneo a circolare con le proprie ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione.*" Tale definizione è coerente con la definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità. Il termine "veicolo(i)" dovrebbe essere utilizzato in tutto il testo in sostituzione del termine "veicolo ferroviario" che figura in alcuni casi.

- All'articolo 5, apportare un miglioramento redazionale (versione tedesca): sostituire "Notifikation" con "Notifizierung" nelle frasi "*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...].*" e "*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*"

- All'articolo 10, apportare un miglioramento redazionale (versione tedesca): sostituire "Verzeichnis" con "Dossier" nelle frasi "*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*" e "*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*"

- All'articolo 13, paragrafo 1, lettera a), apportare un miglioramento redazionale (versioni inglese e tedesca): sostituire CTE con il nome per esteso del comitato nelle frasi "*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;*" e "*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*".

- Aggiungere il seguente articolo 14: "Articolo 14 — Allegati e raccomandazioni

1. *Il comitato di esperti tecnici decide se adottare un allegato o una disposizione di modifica di un allegato secondo la procedura di cui all'articolo 16, all'articolo 20 e all'articolo 33, paragrafo 6, della convenzione. La decisione entra in vigore a norma dell'articolo 35, paragrafi 3 e 4, della convenzione.*

2. *La domanda di adozione di un allegato o di una disposizione di modifica di un allegato può essere presentata da: a) ogni Stato contraente; b) qualsiasi organizzazione regionale quale definita all'articolo 2, lettera x), dell'ATMF; c) qualsiasi associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza dell'allegato è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio delle loro attività.*

3. *La preparazione di allegati è di competenza del comitato di esperti tecnici assistito da opportuni gruppi di lavoro e dal segretario generale sulla base delle domande presentate conformemente al paragrafo 2.*

4. *Il comitato di esperti tecnici può raccomandare metodi e pratiche in merito all'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale."*

Questo articolo è necessario per definire in che modo il CTE può adempiere il mandato ad esso attribuito nella frase aggiuntiva proposta all'articolo 7, paragrafo 1 *bis*. È identico all'articolo 8 della nuova appendice H.

### **3.7. Punto 10 - Revisione parziale delle regole uniformi APTU (appendice F)**

#### *Pertinenza*

Per il traffico ferroviario internazionale è importante che le disposizioni applicabili ai sensi del diritto dell'Unione e della convenzione COTIF siano armonizzate. Le disposizioni delle RU ATMF sono compatibili con quelle della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità, in particolare le disposizioni in merito al contenuto delle prescrizioni tecniche uniformi e alla loro equivalenza con le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dell'Unione europea. Con l'adozione del quarto pacchetto ferroviario e in particolare con la rifusione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità, l'Unione ha modificato diverse disposizioni di tale acquis, informandone il comitato di esperti tecnici (CTE) dell'OTIF e il suo gruppo di lavoro permanente. Sulla base di un'analisi da parte della Commissione europea, il segretariato dell'OTIF e il gruppo di lavoro hanno predisposto le modifiche delle RU APTU al fine di garantire una costante armonizzazione con il diritto dell'Unione. Le modifiche riguardano l'articolo 8 delle RU APTU e consistono nell'aggiunta di due sezioni al contenuto delle prescrizioni tecniche uniformi equivalenti alle STI dell'UE. Tali modifiche sono necessarie per garantire che sia salvaguardata l'equivalenza del contenuto delle future STI dell'Unione europea e delle prescrizioni tecniche uniformi della COTIF. Le modifiche proposte non hanno incidenza sul concetto di base dell'APTU.

#### *Competenza ed esercizio dei diritti di voto*

L'Unione ha approvato un numero significativo di atti giuridici nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza, anche nel quadro del quarto pacchetto ferroviario adottato nel 2016. In questo caso il progetto di testo modifica le RU APTU che riguardano le specifiche tecniche dei veicoli ferroviari. La materia è disciplinata dalla direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione). La questione rientra quindi nella competenza esclusiva dell'Unione che dovrebbe pertanto esercitare i diritti di voto.

#### *Posizione*

Le proposte di modifica di cui al doc. LAW-17133-CR26/10 sono basate su una proposta dell'Unione e sono perfettamente in linea con le disposizioni della nuova direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità e della pertinente legislazione secondaria.

L'Unione dovrebbe adottare una posizione a favore delle modifiche dell'appendice F, articolo 8, della COTIF e dell'approvazione delle modifiche della pertinente relazione esplicativa.

### **3.8. Punto 13 - Revisione parziale delle regole uniformi CUV (documento presentato dalla Svizzera)**

#### Pertinenza

Il 13 novembre 2017 la Svizzera ha presentato il doc. LAW-17144-CR 26/13 contenente una proposta di modifica dell'articolo 7, paragrafo 1, delle RU CUV, relativo alla responsabilità del detentore e dell'utente del veicolo (imprese ferroviarie) in caso di danni causati dal veicolo e dovuti a un difetto di questo.

Il 18 dicembre 2017 il segretariato dell'OTIF ha pubblicato una consulenza giuridica esterna sulla proposta svizzera (doc. LAW-17156-CR26/13 Add. 1). Il 19 gennaio 2018 il segretariato dell'OTIF ha pubblicato anche il documento LAW-18001-CR26/13 Add. 2 sulla revisione delle proposte di modifica dell'articolo 7 delle RU CUV. Quest'ultimo documento sintetizza le precedenti discussioni su questo tema nell'ambito del competente gruppo di lavoro dell'OTIF e ricorda che nell'ultima riunione del settembre 2015 dell'assemblea generale non si è potuta adottare alcuna proposta di decisione.

La proposta della Svizzera è presentata per esame al comitato di revisione in vista dell'eventuale presentazione alla prossima riunione dell'assemblea generale per decisione. Tale proposta aggiunge un nuovo criterio per comprovare la responsabilità del detentore del veicolo per i danni causati da un difetto del veicolo. Ai sensi dell'attuale articolo 7 delle RU CUV infatti, se applicato dalle parti contraenti, l'intestatario del veicolo è responsabile solo se è dimostrato che i danni causati dal veicolo derivano da un guasto di cui egli è responsabile. La modifica proposta sembra aggiungere un secondo criterio in base al quale l'intestatario deve dimostrare che non è responsabile del difetto all'origine del danno.

Occorre rilevare che il paragrafo 2 dell'attuale articolo 7 del CUV precisa che "*le parti del contratto possono concordare disposizioni di deroga al paragrafo 1*".

Su tale base, le negoziazioni tra le imprese del settore fra il 2013 e il 2016 hanno portato a un accordo approvato da 600 imprese ferroviarie che ha consentito di chiarire meglio le responsabilità dei proprietari grazie alle modifiche necessarie apportate al Contratto generale di utilizzazione dei carri (GCU)<sup>3</sup>. L'accordo concluso ha inserito nel GCU un nuovo articolo 27 relativo al principio della responsabilità in caso di danni causati da un carro, in modo da conseguire un miglior equilibrio e di fare maggiore chiarezza per l'intero settore in caso di danni causati da un carro. In particolare, introduce il concetto di "*presunzione di colpevolezza*" che consente di ritenere il detentore responsabile di un guasto del veicolo causato da una violazione del suo obbligo di manutenzione. Tale modifica è applicabile dal 1° gennaio 2017.

L'articolo 27 del GCU attualmente recita: "*Articolo 27: Principio della responsabilità*

*27.1 Il detentore o un utente precedente soggetto al presente contratto sono responsabili dei danni causati dal carro quando può essere dimostrata la loro colpa. Il detentore è considerato in colpa se non ha adempiuto correttamente gli obblighi che gli incombono in*

---

<sup>3</sup> Il Contratto generale di utilizzazione dei carri (GCU) è un quadro contrattuale multilaterale basato sul CUV (appendice D della COTIF), che integra tale contratto, per l'utilizzo di carri. Esso specifica tutti i diritti e gli obblighi reciproci delle imprese ferroviarie e dei detentori di carri in merito all'uso dei carri, evitando alle parti del contratto di dover negoziare numerosi accordi bilaterali e garantendo in tal modo l'interoperabilità dei carri in un mercato ferroviario europeo liberalizzato. Se necessario, il GCU può essere integrato in modo flessibile da altri accordi contrattuali. Esso non comprende le condizioni commerciali.

*virtù dell'articolo 7, a meno che l'inadempimento di tali obblighi non abbia causato o contribuito a causare i danni.*

*27.2 Il responsabile tiene indenne l'impresa ferroviaria (IF) utilizzatrice contro qualsiasi azione di terzi se l'IF utilizzatrice non ha alcuna responsabilità.*

*27.3 In caso di concorso di colpa dell'IF utilizzatrice, il risarcimento è a carico di ciascuna delle parti in proporzione alla rispettiva quota di responsabilità.*

*27.4 Quando un terzo è responsabile in tutto o in parte del danno, le parti del contratto chiedono in primo luogo a tale terzo il risarcimento del danno. In particolare, spetta in primo luogo a chi ha stipulato un contratto con il terzo chiedere a quest'ultimo il risarcimento del danno.*

*27.5 Su richiesta, il detentore è tenuto a comprovare una assicurazione della responsabilità civile conformemente alle disposizioni di legge in vigore."*

Attualmente, la maggior parte dei detentori e delle imprese ferroviarie che operano nell'Unione applica il GCU conformemente all'attuale articolo 7, paragrafo 2, del CUV. La proposta svizzera pertanto non è necessaria poiché gli accordi stipulati dalle imprese del settore sono sufficienti per definire chiaramente le responsabilità del detentore e delle imprese ferroviarie in caso di danni causati da un veicolo nell'ambito di un contratto di vendita. Non vi sono indicazioni che tale accordo non riesca a trovare un giusto equilibrio tra gli interessi delle rispettive parti. La proposta svizzera non adduce pertanto una motivazione solida e una giustificazione sufficiente per le modifiche proposte.

#### Competenza ed esercizio dei diritti di voto

Le regole uniformi di cui all'appendice D si riferiscono al diritto contrattuale in merito all'utilizzazione dei veicoli nel traffico internazionale ferroviario. Le modifiche proposte, che riguardano la responsabilità in caso di perdite o danni causati da un veicolo, non pregiudicano né modificano l'ambito di applicazione delle norme dell'Unione in vigore. L'Unione ha pertanto una competenza concorrente con quella degli Stati membri in questa materia.

Poiché l'Unione dispone di un numero di voti uguale agli Stati membri che sono parti contraenti della COTIF, al fine di garantire che 26 voti siano rappresentati in sede di votazione, si propone che l'Unione eserciti i suoi diritti di voto a nome degli Stati membri.

#### Posizione

L'Unione dovrebbe opporsi alla proposta di prendere in considerazione la modifica dell'articolo 7 delle RU CUV presentata dalla Svizzera.

## **4. BASE GIURIDICA**

### **4.1. Base giuridica procedurale**

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "*le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo*".

Rientrano nel concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "*sono*

*tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*"<sup>4</sup>.

Il comitato di revisione dell'OTIF è un organo istituito da un accordo, ovvero la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF).

Gli atti che il comitato di revisione dell'OTIF è chiamato ad adottare costituiscono atti che hanno effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nell'ambito dei trasporti ferroviari.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

#### **4.2. Base giuridica sostanziale**

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. L'atto previsto riguarda il trasporto ferroviario.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 91 del TFUE.

#### **4.3. Conclusioni**

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 91 del TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

### **5. PUBBLICAZIONE DELL'ATTO PREVISTO**

L'atto del comitato di revisione dell'OTIF apporterà modifiche alla COTIF e ad alcune delle sue appendici e deve pertanto essere pubblicato, dopo l'adozione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

---

<sup>4</sup> Causa C-399/12, Germania contro Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione dell'OTIF per quanto riguarda talune modifiche della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e delle sue appendici**

### **IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,**

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione ha aderito alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 ("COTIF"), a norma della decisione 2013/103/UE del Consiglio<sup>5</sup>.
- (2) Tutti gli Stati membri, ad eccezione di Cipro e Malta, applicano la COTIF.
- (3) Nel corso della sua 26<sup>a</sup> sessione, che si terrà dal 27 febbraio al 1° marzo 2018, il comitato di revisione istituito ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), della COTIF, dovrà decidere in merito ad alcune modifiche della COTIF e di alcune sue appendici, segnatamente l'appendice E (Regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario - CUI), l'appendice F (Regole uniformi concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale - APTU) e l'appendice G (Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale - ATMF).
- (4) In tale occasione il comitato di revisione dovrà anche decidere in merito all'adozione di una nuova appendice H riguardante l'esercizio sicuro dei treni nel traffico internazionale.
- (5) Le modifiche del regolamento interno del comitato di revisione dell'OTIF sono dirette ad aggiornare talune disposizioni a seguito dell'adesione dell'Unione alla COTIF nel 2011, in particolare per quanto riguarda le disposizioni che disciplinano il diritto di voto dell'organizzazione regionale e la determinazione del quorum.

---

<sup>5</sup> Decisione 2013/103/UE del Consiglio, del 16 giugno 2011, concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (GU L 51 del 23.2.2013, pag. 1). Il testo dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) di adesione dell'Unione europea alla COTIF ("l'accordo") è accluso alla decisione del Consiglio.

- (6) Le modifiche della COTIF mirano a migliorare e ad agevolare la procedura di revisione della convenzione al fine di modificare in maniera coerente e rapida la convenzione e le sue appendici, nonché di prevenire gli effetti negativi delle attuali lungaggini della procedura di revisione, compreso il rischio di una discrepanza interna tra le modifiche adottate dal comitato di revisione e quelle adottate dall'assemblea generale, nonché di una discrepanza esterna, in particolare con il diritto dell'Unione.
- (7) Le modifiche dell'appendice E (CUI) mirano a chiarire il campo di applicazione delle RU CUI onde garantire che tali regole uniformi siano applicate in modo più sistematico per lo scopo da esse perseguito, ovvero nel traffico ferroviario internazionale come nel caso dei corridoi merci o dei treni per il traffico passeggeri internazionale.
- (8) Le modifiche delle appendici F (APTU) e G (ATMF) sono dirette ad armonizzare le norme dell'OTIF e dell'Unione, in particolare a seguito dell'adozione del quarto pacchetto ferroviario da parte dell'Unione nel 2016.
- (9) La nuova appendice H è destinata a migliorare l'interoperabilità al di là dei confini dell'Unione europea sulla base del concetto di criteri armonizzati per il rilascio da parte delle autorità nazionali di certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie a comprova che tali imprese sono in grado di assicurare l'esercizio sicuro dei treni nello Stato interessato.
- (10) La maggior parte delle modifiche proposte sono in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione e dovrebbero pertanto essere da essa sostenute. Alcune modifiche necessitano di ulteriori approfondimenti in seno all'Unione e dovrebbero essere respinte in occasione della 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione istituito dalla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999, è stabilita nell'allegato della presente decisione.
2. Nella sessione del comitato di revisione i rappresentanti dell'Unione possono accettare modifiche di minore entità dei documenti di cui all'allegato della presente decisione senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

#### *Articolo 2*

Una volta adottata, la decisione del comitato di revisione dell'OTIF è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### *Articolo 3*

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*