COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 11.6.2013
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa all'approvazione, a nome dell'Unione europea, del protocollo di Lussemburgo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario, annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, adottato a Lussemburgo il 23 febbraio 2007

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1. Obiettivo della proposta

La Commissione propone che l'Unione europea approvi il protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario (in appresso "protocollo ferroviario" o "protocollo di Lussemburgo"), annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, adottato nel corso della conferenza diplomatica tenutasi a Lussemburgo dal 12 al 23 febbraio 2007 sotto gli auspici congiunti dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato (UNIDROIT) e dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF).

Con decisione del Consiglio del 30 novembre 2009[1] l'Unione europea ha deciso di firmare il protocollo ferroviario, e lo ha effettivamente firmato il 10 dicembre 2009.

2. La convenzione di Città del Capo e il protocollo ferroviario

2.1. Ambito di applicazione

La convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali (in appresso "convenzione di Città del Capo" o "convenzione") e il protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale aeronautico (in appresso "protocollo aeronautico") sono stati adottati nel corso della conferenza diplomatica tenutasi a Città del Capo dal 29 ottobre al 16 novembre 2001.

Con decisione del Consiglio del 6 aprile 2009 l'Unione europea ha approvato l'adesione alla convenzione di Città del Capo e al protocollo aeronautico, e il 28 aprile 2009 ha depositato lo strumento di adesione.

La convenzione contiene norme uniformi che regolano la costituzione e gli effetti di una garanzia internazionale (contratto di garanzia, contratto con riserva di proprietà o contratto di leasing) in relazione a determinate categorie di beni mobili strumentali designate nei protocolli, riguardanti le seguenti categorie: materiale aeronautico, materiale rotabile ferroviario e beni spaziali.

Lo strumento comprende la convenzione di base, recante le norme applicabili a tutte le categorie di beni mobili strumentali, e protocolli specifici con norme speciali per determinati tipi di beni strumentali.

I protocolli possono modificare la convenzione qualora le caratteristiche specifiche del settore interessato lo rendano necessario. Per ogni categoria di beni mobili strumentali le disposizioni del protocollo prevalgono su quelle della convenzione. Gli obblighi incombenti agli Stati membri in forza della convenzione variano a seconda del protocollo cui tali Stati aderiscono. La convenzione è applicabile a una categoria di beni mobili solo quando il protocollo pertinente entra in vigore e solo per le parti che lo hanno firmato. La convenzione e il protocollo, tuttavia, devono essere letti insieme in quanto costitutivi di uno strumento unico.

La convenzione si applica quando il debitore si trova in uno Stato contraente (articolo 3) mentre i vari protocolli prevedono criteri di collegamento specifici (ad esempio lo Stato di immatricolazione). La garanzia istituita dalla convenzione (articoli 1 e 2) riguarda i beni immatricolati nonché i diritti accessori e l'indennizzo, e il protocollo pertinente può estendere la sfera di operatività della convenzione anche alla vendita di un bene (articolo 41 della convenzione). La convenzione rafforza i diritti dei beneficiari di questa garanzia reale

[1] GU L 331 del 16.12.2009, pag. 1.

unificata sui beni mobili strumentali in caso di inadempimento del debitore (articoli da 8 a 15). Infine, essa crea un sistema internazionale che consente ai creditori di iscrivere garanzie su varie categorie di beni mobili strumentali (articoli da 16 a 26), conferendo loro un diritto di prelazione in relazione alla garanzia iscritta (articolo 29).

2.2. Obiettivi del protocollo ferroviario

Il protocollo ferroviario mira a facilitare il finanziamento del materiale rotabile ferroviario di valore elevato mediante la creazione di una garanzia internazionale particolarmente solida a favore dei creditori (venditori a credito, organismi finanziari che hanno finanziato vendite di questo tipo), cui è conferito un diritto di prelazione "assoluta" su tali beni in un registro internazionale.

Il protocollo ferroviario introduce alcune norme in materia di prelazione e opponibilità delle garanzie internazionali iscritte a favore di alcuni tipi di creditori che finanziano materiale rotabile ferroviario – ossia il costituente, il venditore con riserva o il concedente. Inoltre offre ai creditori rimedi specifici per l'inadempimento delle obbligazioni (articolo VII) e tre alternative per il caso di insolvenza del debitore (articolo IX). Il capo III prevede la possibilità di accedere tramite Internet a un registro internazionale e istituisce un'autorità di sorveglianza. Da ultimo, l'articolo XXV autorizza gli Stati contraenti, a determinate condizioni, ad effettuare dichiarazioni per escludere dalla sfera d'applicazione del protocollo i beni adibiti a servizio pubblico.

Il protocollo ferroviario crea un sistema internazionale di iscrizione unica e non modificabile delle garanzie internazionali. Esso integra e rafforza il sistema europeo di numerazione dei veicoli (adottato ai sensi della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria). Garantisce alle parti la possibilità di iscrivere e consultare le loro garanzie tramite Internet da qualunque luogo dell'Unione europea, rendendo così accessibile il registro 24 ore su 24.

Un siffatto strumento dovrebbe arrecare grandi vantaggi all'industria ferroviaria, alle banche e ai governi europei, in quanto promuove gli investimenti di capitale nel settore ferroviario e favorisce la creazione di un vero e proprio mercato del leasing.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE

L'iniziativa della Commissione di proporre l'approvazione del protocollo ferroviario fa seguito alla firma del protocollo da parte dell'Unione europea nel 2009 e alle consultazioni con il gruppo di lavoro dei trasporti ferroviari, un'organizzazione interprofessionale per l'attuazione del protocollo ferroviario che conta tra i suoi membri *Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways*, la Banca europea per gli investimenti, l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), l'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) e l'Unione delle industrie ferroviarie europee.

Nel corso delle consultazioni è stato messo particolarmente in luce lo stretto legame tra la conclusione del protocollo ferroviario e l'adozione del quarto pacchetto ferroviario il 30 gennaio 2013.

Il quarto pacchetto ferroviario mira a incoraggiare una maggiore innovazione nelle ferrovie europee, aprendo alla concorrenza i mercati del trasporto nazionale di passeggeri dell'UE, semplificando le procedure di autorizzazione del materiale rotabile e migliorando la governance dell'infrastruttura. Esso si compone di proposte legislative che modificano tre

direttive e due regolamenti, una comunicazione e tre relazioni[2], e sottolinea l'importanza di finanziare il materiale rotabile ferroviario per sostenere l'apertura dei mercati finanziari. Questo non è altro che l'obiettivo del protocollo ferroviario.

L'adozione del protocollo ferroviario favorirà nuovi investimenti in materiale rotabile all'interno dell'Unione europea, con conseguente beneficio per gli operatori e il pubblico. Si sosterrà così il programma per la crescita dell'UE, incoraggiando ulteriori investimenti in infrastrutture e sostenendo l'occupazione nel settore manifatturiero.

Inoltre, il protocollo ferroviario è in linea con l'obiettivo enunciato nel libro bianco sui trasporti del 2011[3] di passare a modi di trasporto più ecologici e sostenibili, come il trasporto ferroviario.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3. Competenze dell'Unione europea

La convenzione di Città del Capo e i suoi protocolli rientrano in parte nella competenza esclusiva dell'Unione europea. Di conseguenza, gli Stati membri non possono ratificare i protocolli senza che questi siano prima approvati dall'Unione europea.

Con decisioni del Consiglio, l'Unione europea il 28 aprile 2009[4] ha aderito al protocollo aeronautico e alla convenzione di Città del Capo e il 10 dicembre 2009[5] ha firmato il protocollo ferroviario. Al momento della firma dello strumento è stata effettuata una dichiarazione sulle competenze della Comunità europea, conformemente all'articolo XXII, paragrafo 2, del protocollo ferroviario, in base al quale all'atto della firma, accettazione, approvazione o adesione, l'organizzazione regionale di integrazione economica presenta una dichiarazione indicante le materie regolate dal protocollo per le quali i suoi Stati membri le hanno delegato la propria competenza.

Occorre modificare il paragrafo 6 della dichiarazione sulla competenza della Comunità presentata al momento della firma per aggiornarlo onde tenere conto della decisione 2012/757/UE della Commissione e correggere il riferimento all'articolo V, paragrafo 2, del protocollo sostituendolo con l'articolo XIV. Pertanto, all'atto dell'approvazione, è necessario modificare la dichiarazione di conseguenza. Il testo riveduto della dichiarazione sulle competenze dell'Unione europea figura in allegato.

L'Unione europea ha competenza esclusiva in determinate materie disciplinate dal protocollo ferroviario e aventi incidenza sul regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale[6], sul regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza[7] e sul regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)[8]. Inoltre sono disciplinate a

---

2 Per informazioni sul quarto pacchetto ferroviario si rinvia al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

3 Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, COM(2011) 144 definitivo del 28.3.2011.

4 Decisione 2009/370/CE (GU L 121 del 15.5.2009, pag. 3).

5 Decisione 2009/940/CE (GU L 331 del 16.12.2009, pag. 1).

6 GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.

7 GU L 160 del 30.6.2000, pag. 1.

8 GU L 177 del 4.7.2008, pag. 6.

livello dell'Unione europea materie regolate dal protocollo ferroviario e aventi incidenza sulla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)[9] e sul regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea[10].

4. Dichiarazioni su determinate materie di competenza esclusiva dell'Unione europea

Varie norme del protocollo ferroviario obbligano o autorizzano le parti contraenti a effettuare dichiarazioni sull'applicabilità o sulla portata delle disposizioni del protocollo o sulle loro modalità di attuazione.

L'Unione europea è competente per effettuare dichiarazioni relative agli articoli VI, VIII, IX, e X del protocollo ferroviario, che riguardano materie che rientrano nella sua competenza esclusiva.

L'articolo VI del protocollo ferroviario (*Scelta della legge applicabile*) stabilisce che le parti di un accordo o di un contratto che conferisce una garanzia possono convenire sulla legge applicabile. Disciplina quindi una materia rientrante nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 593/2008 del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I).

Questa vasta possibilità di scelta della legge applicabile non è compatibile con il sistema istituito dal regolamento (CE) n. 593/2008.

Analogamente alla soluzione scelta nella decisione 2009/370/CE del Consiglio, del 6 aprile 2009, sull'adesione della Comunità europea alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali e al protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale aeronautico, gli Stati membri continueranno ad applicare le disposizioni del regolamento (CE) n. 593/2008.

Poiché l'articolo VI si applica solo se è stata effettuata una dichiarazione ai sensi dell'articolo XXVII del protocollo ferroviario, è opportuno che l'Unione europea, al momento dell'approvazione del protocollo ferroviario, non effettui alcuna dichiarazione sull'applicazione dell'articolo VI.

L'articolo 55 della convenzione di Città del Capo (*Dichiarazioni concernenti le misure provvisorie precedenti la decisione nel merito della controversia*) prevede la possibilità di non applicare l'articolo 13 o l'articolo 43, o entrambi, in tutto o in parte. Al momento dell'adesione alla convenzione di Città del Capo, l'Unione europea ha dichiarato che gli articoli 13 e 43 si applicheranno solo conformemente all'articolo 31 del regolamento Bruxelles I[11]. Va sottolineato che tale dichiarazione si applica integralmente alle versioni degli articoli 13 e 43 della convenzione di Città del Capo quali modificati dall'articolo VIII del protocollo ferroviario. Come dichiarato all'articolo XXIX del protocollo ferroviario (*Dichiarazioni rese in base alla Convenzione*), salvo indicazione contraria si presume che le dichiarazioni fatte in base alla convenzione di Città del Capo, ivi incluse quelle rese in base all'articolo 55, siano state fatte anche in base al protocollo ferroviario.

Ai sensi dell'articolo VIII, paragrafo 1, del protocollo, detto articolo – relativo alle misure provvisorie – si applica in tutto o in parte solo quando uno Stato contraente abbia emesso una dichiarazione a tal fine e nella misura prevista da tale dichiarazione. Qualora uno Stato contraente faccia una tale dichiarazione riguardo all'articolo VIII, paragrafo 2, deve specificare il termine prescritto per ottenere le misure provvisorie di cui all'articolo 13,

[9] GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.
[10] GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.
[11] GU L 121 del 15.5.2009, pag. 7.

paragrafo 1, della convenzione. Si propone, analogamente a quanto deciso in occasione dell'adesione al protocollo aeronautico, che l'Unione europea non emetta la dichiarazione di cui all'articolo VIII ai sensi dell'articolo XXVII, paragrafo 2.

Gli articoli IX (*Rimedi per il caso di insolvenza*) e X (*Assistenza in caso di insolvenza*) sono praticamente identici alle corrispondenti disposizioni del protocollo aeronautico, che il Consiglio ha deciso di non applicare. In effetti tali disposizioni si applicano solo se lo Stato contraente che sia la giurisdizione principale dell'insolvenza abbia effettuato un'espressa dichiarazione in applicazione dell'articolo XXVII.

La Commissione ritiene che, quando la giurisdizione principale dell'insolvenza si trova in uno Stato membro dell'Unione europea, debba in ogni caso applicarsi il regolamento (CE) n. 1346/2000, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza in luogo del protocollo ferroviario, analogamente a quanto deciso riguardo alla convenzione di Città del Capo e al protocollo aeronautico. Per raggiungere questo obiettivo e preservare la certezza del diritto, la Commissione raccomanda che l'Unione europea non opti per l'applicazione, totale o parziale, dell'una o dell'altra variante di cui all'articolo IX del protocollo.

Ne consegue che si propone che l'Unione europea non effettui la dichiarazione di cui all'articolo IX del protocollo in virtù dell'articolo XXVII, paragrafo 3, né la dichiarazione di cui all'articolo X sull'assistenza in caso di insolvenza, che è legata a quella di cui all'articolo IX, in virtù dell'articolo XXVII, paragrafo 1.

2013/0184 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa all'approvazione, a nome dell'Unione europea, del protocollo di Lussemburgo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario, annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, adottato a Lussemburgo il 23 febbraio 2007

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 81, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, lettera a),

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo[1],

considerando quanto segue:

(1) L'Unione europea si sta adoperando per creare uno spazio giudiziario comune basato sul principio del reciproco riconoscimento delle decisioni giudiziarie.

(2) Il protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario (in appresso "protocollo ferroviario"), annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali (in appresso "convenzione di Città del Capo"), adottato a Lussemburgo il 23 febbraio 2007, contribuisce utilmente a regolamentare il settore a livello internazionale. È pertanto auspicabile che si applichino quanto prima le disposizioni di questo strumento relative alle materie rientranti nell'ambito di competenza esclusiva dell'Unione europea.

(3) La Commissione ha negoziato il protocollo ferroviario a nome della Comunità europea, per le parti di competenza esclusiva della Comunità europea.

(4) Ai sensi articolo XXII, paragrafo 1, del protocollo ferroviario, le organizzazioni regionali di integrazione economica competenti in determinate materie disciplinate dal protocollo ferroviario possono firmare, accettare e approvare il suddetto protocollo o aderirvi.

(5) Alcune materie disciplinate dal regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale[2], dal regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza[3], dal regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)[4], dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa

1 GU C […] del […], pag. […].
2 GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.
3 GU L 160 del 30.6.2000, pag. 1.
4 GU L 177 del 4.7.2008, pag. 6.

all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)[5] e dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea[6] sono altresì disciplinate dal protocollo ferroviario.

(6) Il 10 dicembre 2009 la Comunità europea ha firmato il protocollo ferroviario, dopo esserne stata autorizzata con decisione 2009/490/CE del Consiglio del 30 novembre2009[7].

(7) L'Unione europea ha competenza esclusiva in alcune materie regolate dal protocollo ferroviario, mentre gli Stati membri sono competenti in altre materie disciplinate anch'esse da questo strumento.

(8) Occorre pertanto che l'Unione europea approvi il protocollo ferroviario. Ai sensi dell'articolo XXII, paragrafo 2, del protocollo ferroviario, all'atto della firma, accettazione, approvazione o adesione, l'organizzazione regionale di integrazione economica presenta una dichiarazione indicante le materie regolate dal protocollo per le quali i suoi Stati membri le hanno delegato la propria competenza.

(9) La dichiarazione sulla competenza della Comunità europea è stata effettuata al momento della firma dello strumento. È opportuno rinnovare tale dichiarazione all'atto dell'approvazione del protocollo ferroviario al fine di tenere conto degli sviluppi legislativi e correggere un errore di fatto che figura nella dichiarazione.

(10) Gli articoli VII, VIII, IX e X del protocollo ferroviario si applicano solo qualora uno Stato contraente abbia effettuato una dichiarazione in tal senso in applicazione dell'articolo XXVII del protocollo ferroviario, e alle condizioni stabilite da detta dichiarazione. Al momento dell'approvazione del protocollo ferroviario, l'Unione europea non presenterà alcuna dichiarazione, ai sensi dell'articolo XXVII, paragrafo 2, relativa all'applicazione dell'articolo VIII, né presenterà alcuna delle dichiarazioni consentite dall'articolo XXVII, paragrafi 1 e 3. Non sarà pregiudicata la competenza degli Stati membri per quanto riguarda le norme di diritto sostanziale in materia di insolvenza.

(11) Il Regno Unito e l'Irlanda sono vincolati dal regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, dal regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza e dal regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I) e pertanto partecipano all'adozione della presente decisione.

(12) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione, non è da essa vincolata, né è soggetta alla sua applicazione,

---

5 GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.
6 GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.
7 GU L 331 del 16.12.2009, pag. 1.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È approvato, a nome dell'Unione europea, il protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario, annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, adottato a Lussemburgo il 23 febbraio 2007.

Il testo del protocollo è accluso alla presente decisione.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio designa la persona abilitata a procedere, a nome dell'Unione europea, al deposito dello strumento di approvazione di cui all'articolo XXVII del protocollo per esprimere il consenso dell'Unione europea a essere vincolata dal protocollo.

Articolo 3

Al momento dell'approvazione del protocollo, l'Unione europea effettua la dichiarazione di cui all'allegato, in conformità dell'articolo XXII, paragrafo 2, del protocollo.

Articolo 4

La presente decisione entra in vigore il […][8].

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente

[8] La data di entrata in vigore dell'accordo sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a cura del Segretariato generale del Consiglio.

ALLEGATO

Dichiarazione ai sensi dell'articolo XXII, paragrafo 2, relativa alla competenza dell'Unione europea nelle materie regolate dal protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario (in appresso "protocollo ferroviario"), annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, adottato a Lussemburgo il 23 febbraio 2007, per le quali gli Stati membri hanno delegato la propria competenza all'Unione europea.

1. Il protocollo ferroviario dispone, all'articolo XXII, che un'organizzazione regionale di integrazione economica costituita da Stati sovrani e avente competenza in determinate materie regolate dal protocollo possa approvarlo a condizione di presentare la dichiarazione di cui al paragrafo 2 di detto articolo. L'Unione europea ha deciso di approvare il protocollo ferroviario e procede quindi alla dichiarazione.

2. Gli Stati membri dell'Unione europea sono attualmente il Regno del Belgio, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica ceca, il Regno di Danimarca, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica di Estonia, l'Irlanda, la Repubblica ellenica, il Regno di Spagna, la Repubblica francese, la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica di Lettonia, la Repubblica di Lituania, il Granducato di Lussemburgo, la Repubblica di Ungheria, la Repubblica di Malta, il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica d'Austria, la Repubblica di Polonia, la Repubblica del Portogallo, la Romania, la Repubblica di Slovenia, la Repubblica slovacca, la Repubblica di Finlandia, il Regno di Svezia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord.

3. Tuttavia, la presente dichiarazione non si applica al Regno di Danimarca, conformemente agli articoli 1 e 2 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. La presente dichiarazione non si applica ai territori degli Stati membri cui non si applica il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, né pregiudica le misure che gli Stati membri potrebbero adottare in virtù del protocollo ferroviario a nome e nell'interesse di quei territori.

5. Gli Stati membri dell'Unione europea hanno delegato alla Comunità la propria competenza per le materie che possono incidere o modificare le norme del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale[1], del regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza[2], del regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)[3], della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)[4] e del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea[5].

6. Per quanto riguarda il sistema di numerazione dei veicoli, l'Unione europea ha adottato con decisione 2006/920/CE (decisione della Commissione, dell'11 agosto 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del

---

1 GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.
2 GU L 160 del 30.6.2000, pag. 1.
3 GU L 177 del 4.7.2008, pag. 6.
4 GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.
5 GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

traffico" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale), aggiornata recentemente con decisione 2012/757/UE della Commissione, un sistema di numerazione che può essere appropriato ai fini dell'identificazione del materiale rotabile ferroviario prevista all'articolo XIV del protocollo ferroviario.

Inoltre, per quanto concerne lo scambio di dati tra gli Stati membri dell'Unione europea e il registro internazionale, l'Unione europea ha fatto notevoli progressi grazie alla decisione 2007/756/CE (decisione della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE), aggiornata recentemente con decisione 2012/757/UE della Commissione. Gli Stati membri dell'Unione europea hanno realizzato i registri di immatricolazione nazionali e va evitata la doppia registrazione dei dati.

7. L'Unione europea non presenta alcuna dichiarazione, ai sensi dell'articolo XXVII, paragrafo 2, relativa all'applicazione dell'articolo VIII, né presenta alcuna delle dichiarazioni consentite dall'articolo XXVII, paragrafi 1 e 3. Gli Stati membri mantengono la competenza per quanto riguarda le norme di diritto sostanziale in materia di insolvenza.

8. L'esercizio della competenza che gli Stati membri hanno delegato all'Unione europea a norma del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea è, per sua natura, soggetto a continua evoluzione. Le istituzioni competenti possono, in applicazione dei trattati, adottare decisioni che determinano l'estensione dell'ambito di competenza dell'Unione europea. L'Unione europea si riserva pertanto il diritto di modificare la presente dichiarazione di conseguenza, senza che ciò costituisca una condizione preliminare per l'esercizio delle sue competenze in relazione alle materie regolate dal protocollo ferroviario.