DECISIONI

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 24 giugno 2014

che stabilisce la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in occasione della 25ª 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

(2014/699/UE)

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 («convenzione COTIF»), a norma della 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 (OTIF) di adesione dell'Unione europea alla suddetta convenzione ([1]).

(2) Tutti gli Stati membri, ad eccezione di Cipro e Malta, applicano la convenzione COTIF.

(3) Si prevede che, nel corso della sua 25ª sessione che si terrà dal 25 al 27 giugno 2014, il comitato di revisione, istituito in conformità all'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), della convenzione COTIF, adotterà una decisione relativa a talune modifiche della convenzione COTIF nonché ad alcune delle sue appendici, segnatamente delle appendici B (Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci — CIM), D (Regole uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico ferroviario internazionale — CUV), E (Regole uniformi sui contratti di utilizzazione delle infrastrutture nel traffico internazionale ferroviario — CUI), F (Regole uniformi sulla validazione delle norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai materiali ferroviari destinati ad essere utilizzati nel traffico internazionale — APTU) e G (Regole uniformi sulla ammissione tecnica di materiale ferroviario usato nel traffico internazionale — ATMF).

(4) Le modifiche alla convenzione COTIF hanno l'obiettivo a) di aggiornare i compiti del comitato di esperti tecnici e la definizione di «detentore», in linea con la normativa dell'Unione, di modificare alcune norme relative al finanziamento dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), all'audit e alle modalità di trasmissione delle informazioni, nonché di apportare modifiche amministrative di importanza limitata.

(5) Le modifiche all'appendice B (CIM) hanno lo scopo di dare carattere preferenziale alla forma elettronica della lettera di vettura e dei documenti di accompagnamento e di chiarire alcune disposizioni del contratto di trasporto.

(6) Le modifiche all'appendice D (CUV), presentate dal segretario generale dell'OTIF, hanno l'obiettivo di chiarire i ruoli del detentore e dell'ente responsabile della manutenzione nei contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico ferroviario internazionale. La Francia ha presentato una proposta distinta riguardante la responsabilità per i danni causati da un veicolo. La Germania ha altresì presentato una proposta distinta riguardante il campo di applicazione delle regole uniformi CUV.

([1]) 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).

(7) Le modifiche all'appendice G (ATMF) hanno lo scopo di aggiornare le disposizioni concernenti l'ammissione tecnica del materiale ferroviario usato nel traffico internazionale, chiarire le funzioni di e le relazioni tra lo Stato contraente come definito in tale appendice, l'autorità competente e l'ente di valutazione, nonché di armonizzarne i termini con il diritto dell'Unione.

(8) Le modifiche all'appendice F (APTU) hanno lo scopo di mantenere la coerenza con la versione riveduta dell'appendice G (ATMF).

(9) Le modifiche all'appendice E (CUI) suggerite dal Comitato internazionale dei trasporti per ferrovia (CIT) mirano a estendere il campo di applicazione delle regole uniformi concernenti il contratto di utilizzo delle infrastrutture di trasporto ferroviario nazionali, a creare una base giuridica per le condizioni generali di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e ad estendere la responsabilità del gestore dell'infrastruttura per i danni o le perdite causate dall'infrastruttura.

(10) Il segretario generale dell'OTIF ha inoltre proposto modifiche redazionali al fine di sostituire il termine «Comunità europea» con «Unione europea» in tutta la convenzione COTIF e nelle sue appendici.

(11) La maggior parte delle modifiche proposte sono in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione europea e dovrebbero pertanto essere da essa sostenute. Alcune modifiche non hanno alcun impatto sul diritto dell'Unione e non necessitano di essere concordate a livello dell'Unione. Infine, alcune modifiche necessitano di ulteriori approfondimenti in seno all'Unione europea e dovrebbero essere respinte alla riunione del comitato di revisione; se le suddette modifiche dovessero essere approvate senza interventi che le rendano accettabili per l'Unione, quest'ultima dovrebbe formulare un'obiezione conformemente alla procedura di cui all'articolo 35, paragrafo 4, della convenzione COTIF,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione, in occasione della 25ª sessione del comitato di revisione istituito dalla Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia è conforme a quanto disposto nell'allegato della presente decisione.

2. Nel comitato di revisione i rappresentanti dell'Unione possono accettare modifiche di minore entità per quanto riguarda i 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 è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Lussemburgo, il 24 giugno 2014

Per il Consiglio
Il presidente
E. VENIZELOS

ALLEGATO

1. **INTRODUZIONE**

Il segretariato generale dell'OTIF ha convocato la 25ª sessione del comitato di revisione della Convenzione COTIF a Berna nei giorni dal 25 al 27 giugno 2014.

2. **DOCUMENTI DI RIFERIMENTO**

I documenti relativi all'ordine del giorno sono stati distribuiti agli Stati membri dell'OTIF e sono disponibili sul sito web dell'OTIF al seguente link: http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html

3. **OSSERVAZIONI RELATIVE A CIASCUN PUNTO DELL'ORDINE DEL GIORNO**

PUNTO 1. APERTURA DELLA RIUNIONE E DETERMINAZIONE DEL QUORUM

Documento: nessuno.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: non applicabile.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

Nella riunione del comitato di revisione il quorum è raggiunto quando la maggioranza degli Stati membri dell'OTIF aventi diritto di voto sono rappresentati al momento della votazione. Tuttavia, è necessario tenere conto dell'articolo 13, paragrafo 3, della convenzione COTIF prevede che prevede che gli Stati membri dell'OTIF che hanno rilasciato una dichiarazione relativa alla non applicazione di una o più appendici non dispongono del diritto di voto per quanto riguarda le modifiche delle appendici in questione.

I seguenti Stati membri dell'OTIF non hanno ritirato le loro dichiarazioni relative alla non applicazione di talune appendici:

Pakistan, Russia [per le appendici relative alle regole uniformi relative alla convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori per ferrovia (CIV), il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID), CUV, CUI, APTU e ATMF], Georgia (per le appendici relative a CUV, CUI, APTU e ATMF), Repubblica ceca, Norvegia, Slovacchia, Regno Unito (per le appendici relative ad APTU e ATMF), Francia (per le appendici relative ad ATMF).

Quando si discute delle modifiche delle appendici corrispondenti, il numero di Stati membri dell'OTIF che hanno rilasciato una dichiarazione relativa alla non applicazione dell'appendice in questione deve essere detratto dal numero di membri attivi dell'OTIF (46) al fine di stabilire il quorum per quanto riguarda la votazione sull'appendice in questione.

Nei casi di competenza dell'Unione, quest'ultima può votare per tutti i suoi membri aventi diritto di voto, a prescindere dalla presenza fisica di tali membri in sede di votazione; di conseguenza, il quorum può essere diverso quando l'Unione rappresenta i suoi Stati membri e quando gli Stati membri votano per loro stessi.

PUNTO 2. ELEZIONE DEL PRESIDENTE E DEL VICEPRESIDENTE

Documento: nessuno.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

PUNTO 3. ADOZIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO

Documento: CR 25/3.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

PUNTO 4. REVISIONE PARZIALE DELLA COTIF — CONVENZIONE DI BASE

Documenti: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata:

Appoggio alle modifiche dell'articolo 3 (Cooperazione internazionale) (consistenti nella modifica redazionale per sostituire il riferimento alle «Comunità europee» con il riferimento all'«Unione europea»).

Appoggio alle modifiche dell'articolo 12 (Esecuzione di sentenze. Pignoramento e sequestro), in quanto modificano la definizione di «detentore» in linea con il diritto dell'Unione.

Appoggio alle modifiche dell'articolo 20 (Commissione di esperti tecnici), in quanto necessarie per aggiornare le regole uniformi APTU e ATMF al fine renderle conformi al diritto dell'UE.

Altre modifiche: non è necessaria alcuna posizione dell'Unione poiché tali modifiche riguardano il finanziamento dell'organizzazione, l'audit, oppure consistono in modifiche amministrative del programma di lavoro, della relazione annuale e degli elenchi di linee o servizi che non hanno impatto sul diritto dell'UE.

PUNTO 5. REVISIONE PARZIALE DELL'APPENDICE B (CIM)

Documenti: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Unione per gli articoli 6 e 6 *bis*; Stati membri per gli altri articoli.

Posizione coordinata raccomandata:

Le modifiche dell'articolo 6 e dell'articolo 6 *bis* riguardano il diritto dell'Unione in quanto relative all'utilizzo della lettera di vettura e dei documenti di accompagnamento corrispondenti per le procedure doganali, sanitarie e fitosanitarie. L'Unione condivide l'intenzione dell'OTIF di dare priorità alla forma elettronica delle lettere di vettura. Tuttavia, l'adozione di queste modifiche in questo momento può causare conseguenze non previste. L'attuale procedura semplificata per il transito doganale per ferrovia è possibile soltanto mediante l'uso di documenti cartacei. Pertanto, se le ferrovie optano per la lettera di vettura elettronica, dovranno utilizzare il regime di transito standard e il nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS).

La Commissione ha già avviato l'istituzione di un gruppo di lavoro incaricato di discutere l'uso di documenti di trasporto elettronici per il transito ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]). La riunione di avvio di tale gruppo di lavoro si terrà il 4-5 giugno 2014. L'Unione sottoscrive inoltre l'intenzione di fornire i documenti di accompagnamento in formato elettronico. Tuttavia, nell'attuale diritto dell'Unione non esiste una base giuridica che preveda un formato elettronico per i documenti di accompagnamento delle merci di carattere sanitario e fitosanitario (ad esempio il documento veterinario comune di entrata o il documento comune di entrata) che devono pertanto essere forniti in formato cartaceo. La Commissione ha preparato un progetto di regolamento che istituisce servizi di certificazione elettronica ed è attualmente in fase di discussione al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale regolamento (regolamento sui controlli ufficiali) dovrebbe essere adottato entro la fine del 2015 o l'inizio del 2016, tuttavia per la sua applicazione è previsto un periodo di transizione.

Pertanto, l'Unione propone che non sia adottata alcuna decisione in merito ai suddetti punti nella presente riunione del comitato di revisione e che l'OTIF prosegua la collaborazione con l'UE su questi elementi al fine di concordare una soluzione adeguata in vista di una prossima revisione del CIM che dovrebbe idealmente andare di pari passo con il regolamento (UE) n. 952/2013 e le sue disposizioni di applicazione, la cui entrata in vigore è prevista dal 1º maggio 2016. Talune procedure elettroniche possono essere introdotte gradualmente fra il 2016 e il 2020, ai sensi dell'articolo 278 del regolamento (UE) n. 952/2013.

Altre modifiche: nessuna posizione dell'Unione necessaria in quanto le relative disposizioni non si ripercuotono sul diritto dell'Unione.

([1]) Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

PUNTO 6. DOCUMENTI ELETTRONICI RELATIVI AL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE — INFORMAZIONI SUI LAVORI DEL COMITATO DI ESPERTI DEL RID

Documento: CR 25/6.

Competenza: Unione.

Diritto di voto: non applicabile.

Posizione coordinata raccomandata: prendere nota delle informazioni.

PUNTO 7. REVISIONE PARZIALE DELL'APPENDICE D (CUV)

Documenti: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Unione.

Posizione raccomandata per l'Unione: appoggio alle modifiche degli articoli 2 e 9, in quanto chiariscono i ruoli del detentore e dell'ente responsabile della manutenzione in conformità al diritto dell'Unione [direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1])].Tuttavia, la proposta di modifica all'articolo 7 presentata dalla Francia relativa alla responsabilità della persona che ha fornito il veicolo ai fini del suo utilizzo come mezzo di trasporto in caso di danni derivanti da un difetto del veicolo deve essere ulteriormente analizzata in seno all'Unione prima che sia adottata una decisione in seno all'OTIF. Di conseguenza, l'Unione non è in grado di appoggiare la suddetta proposta di modifica in sede di riunione del comitato di revisione e propone di rinviare la decisione alla prossima assemblea generale al fine di valutare ulteriormente la questione. L'Unione adotta la stessa posizione, ossia di rinviare la decisione sino alla prossima assemblea generale al fine di valutare ulteriormente la questione, in merito alla proposta della Germania di un nuovo articolo 1 *bis* presentato all'OTIF durante il coordinamento dell'Unione.

Posizione supplementare raccomandata per l'Unione: a pagina 6, alla fine del paragrafo 8 *bis*, del documento CR 25/7 ADD 1, inserire alla fine: «*The amendment to Article 9, paragraph 3, first indent, does not affect the existing allocation of liabilities between ECM and the keeper of the vehicles.*»

PUNTO 8. REVISIONE DELL'APPENDICE G (ATMF)

Documenti: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Competenza: Unione.

Diritto di voto: Unione.

Posizione coordinata raccomandata:

1) CR 25/8 Revisione dell'appendice G (RU ATMF)

Esprimere voto favorevole con le seguenti osservazioni:

— aggiungere la seguente frase all'articolo 3 *bis*, paragrafo 3:

«*When operating in the EU, railway undertakings and infrastructure managers shall only be subject to European legislation.*»

L'Unione potrebbe accettare infine le seguenti alternative:

«*For railway undertakings and infrastructure managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules*».

oppure

«*When operating within the European Union, railway undertakings and infrastructure managers are solely subject to European Union rules and shall therefore not apply these Uniform Rules except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned*».

([1]) Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62).

— Articolo 4, paragrafo 1: inserire alla fine [dopo la lettera b)] la frase seguente:

«*If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time*.»

— Articolo 5, paragrafo 5: correggere il riferimento, sostituire «*Article 2w1)*» con «*Article 2wa(1)*».

— Articolo 19: all'articolo 19, combinare i paragrafi 2 e 2 *bis* eliminando il paragrafo 2 *bis* e sostituendo il paragrafo 2 con il testo modificato seguente:

«*These Uniform Rules do not affect admissions issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation*.»

2) CR 25/8 Add. 1. Documento di giustificazione per la revisione dell'appendice G (ATMF)

— Giustificazioni generali (in calce alla pagina 2): modificare la frase come segue: «*The changes which are not covered by these general justifications are explained in the rest of this document*.»

— Articolo 2, lettera t): aggiungere un nuovo paragrafo «*When infrastructure managers operate vehicles, e.g. freight wagons to transport materials for construction or for infrastructure maintenance activities, the infrastructure managers do so in the capacity of a railway undertaking*.»

— Articolo 4, paragrafo 1, lettera b): aggiungere il modulo SH1 poiché il certificato del tipo di progetto rilasciato nella fase di progettazione di detto modulo offre anche la possibilità di utilizzare il procedimento descritto. La nuova frase dovrebbe recitare:

«*According to Article 10 § 8, the appropriate manner to demonstrate that the vehicle corresponds to the admitted type of construction is a certificate of verification, it is not really a simplified procedure. The certificate of verification is issued according to the appropriate module defined in the UTP(s) concerned which may be module SD or module SF for type examination certificate or module SH1 for design examination certificate*.»

— Articolo 7, paragrafo 1 *bis*: allineare l'interpretazione di questa disposizione a quella dell'Unione [articolo 8, paragrafo 7, della raccomandazione 2011/217/UE della Commissione ([1])], aggiungere la frase seguente:

«*Due to the fact that the admission procedures can take several months, it is recommended that the rules to be applied by the competent authority for a specific admission process are those that were in force at the date of the application and that no new rule is imposed during the subsequent process*.»

3) Risultato della verifica della versione tedesca della revisione dell'appendice G (ATMF):

— Articolo 2, lettera ab): allineare la definizione di accreditamento alla formulazione dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2])

«Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen.»

— Articolo 5, paragrafo 2: «assessing entities» è tradotto con «Bewertungsstelle». Secondo ETV GEN-E «the assessing entity» è tradotto con «Prüforgan». Nell'Unione il termine «Bewertungsstelle» è appositamente assegnato agli organismi di valutazione secondo il metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi (CSM RA). Pertanto, il termine utilizzato dall'OTIF di cui all'articolo 5, paragrafo 2, potrebbe essere fuorviante. Si propone l'utilizzo del termine «Prüforgan» anche nelle regole uniformi ATMF. Si vedano inoltre l'articolo 2, lettera cb, l'articolo 5, paragrafi da 3 a 7, l'articolo 6, paragrafo 4, l'articolo 10, paragrafi 3 *bis*, 4 e da 6 a 8.

— Articolo 5, paragrafo 4, modificare la formulazione: «Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden.»

([1]) Raccomandazione 2011/217/UE della Commissione, del 29 marzo 2011, relativa all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli a norma della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 95 dell'8.4.2011, pag. 1).

([2]) Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

— Articolo 10, paragrafo 8: eliminare le parentesi.

— Articolo 5, paragrafo 3: dopo l'espressione «Voraussetzungen», modificare «erfüllen» con «erfüllt».

— Articolo 11, paragrafo 3, lettera b): il termine «Identifizierungscode(se)» dovrebbe essere sostituito con «Identifizierungscode(s)».

— Articolo 15, paragrafo 1, seconda frase: eliminare «nicht».

— Articolo 15 *bis*, paragrafo 1, seconda frase: inserire un punto dopo «entsprechen» e cominciare una terza frase con «Es hat insbesondere:».

4) Nella versione francese la definizione di cui all'articolo 2, lettera n), va letta come segue:

«détenteur» désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.

PUNTO 9. REVISIONE PARZIALE DELL'APPENDICE F (APTU)

Documenti: Rif.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Competenza: Unione.

Diritto di voto: Unione.

Posizione coordinata raccomandata: appoggio alle modifiche redazionali.

PUNTO 10. MANDATO PER IL CONSOLIDAMENTO DELLA RELAZIONE ESPLICATIVA

Documento: CR 25/10.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione raccomandata per l'Unione: appoggio alle modifiche.

PUNTO 11. MODIFICHE REDAZIONALI

Documento: CR 25/11.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione raccomandata per l'Unione: appoggio alle modifiche con l'aggiunta del seguente secondo trattino:

«— to provide for a period of 3 weeks open for Member States for a check of those editorial amendments before their notification;».

PUNTO 12. REVISIONE PARZIALE DELL'APPENDICE E (CUI)

Documento: CR 25/12.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Unione.

Posizione coordinata raccomandata: rifiuto modifiche. Tali modifiche suggerite dal CIT prevedono l'estensione del campo di applicazione del CUI alle operazioni nazionali, l'introduzione di condizioni generali contrattualmente vincolanti e l'estensione della responsabilità del gestore dell'infrastruttura in materia di danni. Esse potrebbero essere oggetto di un ulteriore approfondimento, ma poiché non sono state discusse in nessun consesso interno all'OTIF prima della riunione del comitato di revisione, non è stato possibile valutare il loro impatto in maniera sufficientemente dettagliata. Potrebbe rivelarsi prematuro modificare il CUI (che è, nella sua forma attuale, conforme al diritto dell'Unione) nell'ambito del presente comitato di revisione senza un'adeguata preparazione.

PUNTO 13. REGOLAMENTO INTERNO PER I GRUPPI DI LAVORO DEL COMITATO DI REVISIONE PER LE APPENDICI A, B, D ED E

Documento: CR 25/13.

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: Stati membri.

Posizione coordinata raccomandata: nessuna.

PUNTO 14. INFORMAZIONI SUI LAVORI FUTURI

Documento: CR 25/14 (non ancora disponibile).

Competenza: condivisa.

Diritto di voto: non applicabile.

Posizione coordinata raccomandata: da definire in loco.