COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 53ª sessione del comitato di esperti dell'OTIF in materia di trasporto delle merci pericolose riguardo ad alcune modifiche all'appendice C della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), applicabili a decorrere dal 1º gennaio 2015

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La proposta di decisione del Consiglio ha l'obiettivo di definire la posizione dell'Unione europea in seno al comitato di esperti sul trasporto di merci pericolose dell'OTIF (in appresso "comitato di esperti RID"), che si riunirà il 22 maggio 2014, relativamente ad alcune modifiche alle disposizioni tecniche e amministrative che figurano nell'allegato all'appendice C della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), che dovranno essere decisi da tale comitato.

L'allegato di cui sopra, comunemente noto come "RID" (Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose) disciplina il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia tra gli Stati contraenti della COTIF che applicano le norme RID (Stati contraenti del RID).

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Le disposizioni internazionali relative al trasporto delle merci pericolose sono stabilite da varie organizzazioni internazionali quali l'OTIF, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN-ECE) e varie agenzie specializzate delle Nazioni Unite. Poiché le norme devono essere compatibili tra loro è stato sviluppato un complesso sistema internazionale per il coordinamento e l'armonizzazione tra le organizzazioni attive in questo ambito. Le disposizioni sono adattate sulla base di un ciclo biennale.

Nel corso della preparazione di queste modifiche è stata consultata un'ampia rosa di esperti del settore pubblico e privato e durante la loro elaborazione sono state organizzate le seguenti riunioni tecniche:

presso il sottocomitato di esperti delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose nella sua

(1) 41ª sessione tenutasi a Ginevra dal 25 giugno al 4 luglio 2012,

(2) 42ª sessione tenutasi a Ginevra dal 3 all'11 dicembre 2012,

(3) 43ª sessione tenutasi a Ginevra dal 24 al 28 giugno 2013 e

(4) 44ª sessione tenutasi a Ginevra dal 25 novembre al 4 dicembre 2013;

presso la riunione congiunta UN-ECE — OTIF del comitato di esperti RID e del gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose nella sua

(1) sessione autunnale del 2012 tenutasi a Ginevra dal 17 al 21 settembre 2012,

(2) sessione primaverile del 2013 tenutasi a Berna dal 18 al 22 marzo 2013,

(3) sessione autunnale del 2013 tenutasi a Ginevra dal 17 al 27 settembre 2013,

(4) è prevista un'ulteriore riunione congiunta a Berna per la sessione primaverile dal 17 al 21 marzo 2014, che dovrebbe raccomandare ulteriori modifiche applicabili il 1º gennaio 2015;

presso il gruppo di lavoro permanente del comitato di esperti RID nella sua

(1) prima sessione a Riga dal 12 al 15 novembre 2012, e

(2) seconda sessione a Copenaghen dal 18 al 22 novembre 2013.

Nel corso di questi incontri, le singole proposte di modifica sono state analizzate ed elaborate dai comitati di esperti. Nella maggior parte dei casi le misure raccomandate sono state approvate all'unanimità, mentre alcune proposte sono state raccomandate dalla maggioranza degli esperti. Il comitato di esperti RID adotterà decisioni in merito a tali proposte il 22 maggio 2014.

Il comitato per il trasporto di merci pericolose, istituito a norma della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose[1], ha svolto discussioni preliminari sulle proposte nella sua riunione del 12 dicembre 2013.

L'Agenzia ferroviaria europea (ERA) ha effettuato una valutazione di impatto approfondita sull'applicazione dei rilevatori di deragliamento[2] concludendo che l'applicazione obbligatoria di questi dispositivi sui carri che trasportano determinate merci pericolose non è efficace sotto il profilo dei costi.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

L'Unione ha aderito alla COTIF nel luglio 2011 in virtù della decisione n. 2013/103/UE del Consiglio.[3] La COTIF è un accordo misto del quale sia l'Unione, sia tutti gli Stati membri sono parti contraenti. L'allegato III della decisione stabilisce le disposizioni interne per il Consiglio, gli Stati membri e la Commissione in relazione ai lavori nell'ambito dell'OTIF. Nelle materie di esclusiva competenza dell'Unione, l'UE vota con il numero di voti di tutti gli Stati membri che sono membri della COTIF. 26 Stati membri dell'UE sono anche Stati membri della COTIF. Attualmente vi sono quarantasei Stati contraenti del RID e quarantotto Stati membri dell'OTIF.

A decorrere dal 1º gennaio 1997, l'Unione ha applicato le disposizioni RID a tutti i trasporti sul territorio UE, inizialmente a norma della direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia[4]. Nel 2008 la direttiva 96/49/CE è stata abrogata dalla direttiva 2008/68/CE che segue i principi della precedente.

L'articolo 4 della direttiva 2008/68/CE, relativo ai paesi terzi, dispone che "il trasporto di merci pericolose tra gli Stati membri e i paesi terzi è autorizzato nella misura in cui esso è conforme alle disposizioni dell'ADR, del RID o dell'ADN, qualora non venga altrimenti disposto nell'allegato"[5]. Inoltre, il considerando 12 della direttiva recita: "I mezzi di trasporto immatricolati in paesi terzi devono essere autorizzati a effettuare trasporti internazionali di merci pericolose sul territorio degli Stati membri a condizione che rispettino le pertinenti disposizioni dell'ADR, del RID o dell'ADN e della presente direttiva.". Pertanto l'ambito delle modifiche summenzionate rientra interamente nelle competenze esclusive dell'Unione europea.

---

1 GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

2 Valutazione d'impatto sull'uso di dispositivi di rilevazione di deragliamento nel sistema ferroviario dell'UE, ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Decisione 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.

4 GU L 235 del 17.9.1996, pag. 25.

5 L'ADR e l'ADN sono rispettivamente gli acronimi per gli accordi internazionali relativi al trasporto di merci pericolose su strada e per vie navigabili interne.

Ne consegue che, ai sensi dell'articolo 35 del titolo VI della COTIF, una volta decise dal comitato di esperti RID, le modifiche entrano in vigore per tutte le parti contraenti il primo giorno del sesto mese successivo a quello in cui il Segretario generale ne ha dato notifica alle parti contraenti. Una parte contraente può formulare un'obiezione entro un termine di quattro mesi a decorrere dal giorno della notifica. Nel caso di opposizione da parte di un quarto delle parti contraenti, la modifica non entra in vigore.

Per le parti contraenti che hanno formulato obiezioni nei confronti di una decisione entro il periodo previsto, l'applicazione dell'Appendice C è sospesa in tutti i suoi elementi a decorrere dal momento in cui le decisioni entrano in vigore, relativamente al traffico con e tra le parti suddette. Tuttavia, nel caso di obiezioni alla convalida di una norma tecnica o all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi, solo tale norma o prescrizione è sospesa relativamente al traffico con e tra gli Stati membri dal momento in cui le decisioni entrano in vigore; le stesse disposizioni si applicano nel caso di un'obiezione parziale.

A meno che le parti non sollevino un sufficiente numero di obiezioni, le modifiche previste nell'ambito della presente proposta entrano in vigore il 1º gennaio 2015 e diventano vincolanti per l'Unione e gli Stati membri, costituendo parte integrante dell'*acquis* dell'Unione.

Infine, l'articolo 38 del titolo VII della COTIF stabilisce che, ai fini dell'esercizio del diritto di voto e del diritto di obiezione di cui all'articolo 35, paragrafi 2 e 4, l'organizzazione regionale, in particolare l'Unione europea, ha diritto al numero di voti identico al numero dei suoi membri che sono anche Stati membri dell'organizzazione.

La proposta è stata elaborata sulla base delle disposizioni della decisione del Consiglio relativa all'adesione dell'UE alla COTIF (decisione n. 2013/103/UE). La base giuridica della proposta di decisione del Consiglio è l'articolo 91 del TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

Nel suo allegato la proposta di decisione del Consiglio presenta un elenco dettagliato delle modifiche proposte, precisando quali modifiche possono essere accettate dall'Unione e quali non sono ritenute accettabili. La maggioranza delle modifiche previste è ritenuta adeguata per il trasporto sicuro di merci pericolose che sia efficace sotto il profilo dei costi, tenendo conto del progresso tecnologico, e può pertanto essere approvata.

Tuttavia, la modifica indicata con il numero 9 nell'allegato al progetto di decisione non è stata sviluppata in modo tale da consentire l'adozione di una decisione in vista dell'entrata in vigore il 1º gennaio 2015, e di conseguenza tale decisione deve essere rinviata ad una fase successiva.

La modifica indicata col numero 14 sull'uso obbligatorio di rilevatori di deragliamento è stata già discussa nel quadro della revisione del 1º gennaio 2013 e la decisione è stata rinviata. Alcuni Stati membri sostengono tale iniziativa mentre altri vi si oppongono. In base alla valutazione di impatto eseguita dall'ERA, la misura non sarebbe efficiente sotto il profilo dei costi e sono disponibili misure alternative più efficaci. Pertanto, si propone di non accettare tale modifica in questa fase. Tuttavia questa posizione non pregiudica eventuali ulteriori lavori e sviluppi in questo ambito.

Se le modifiche adottate dal comitato di esperti RID non sono conformi alla posizione dell'Unione stabilita nell'allegato al progetto di decisione, l'Unione dovrebbe formulare un'obiezione conformemente alla procedura di cui all'articolo 35, paragrafo 4, del titolo VI della COTIF, al fine di evitare che le modifiche entrino in vigore.

4. ATTUAZIONE NELL'UNIONE EUROPEA

Nella misura in cui diventano vincolanti per l'Unione, le modifiche summenzionate dovranno essere integrate nella direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose, che applica norme uniformi conformemente alla COTIF al trasporto di merci pericolose effettuato su strada, per ferrovia o per via navigabile interna all'interno degli Stati membri o tra gli stessi. A tal fine, la Commissione ha la facoltà di adeguare l'allegato II, sezione II. 1, della direttiva 2008/68/CE al progresso scientifico e tecnico. Una volta giunto a termine il periodo di obiezione per quanto riguarda la notifica da parte del segretario generale dell'OTIF, la Commissione avvierà il processo di adeguamento.

2014/0035 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 53ª sessione del comitato di esperti dell'OTIF in materia di trasporto delle merci pericolose riguardo ad alcune modifiche all'appendice C della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), applicabili a decorrere dal 1º gennaio 2015

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 (in appresso la "convenzione COTIF"), a norma della decisione n. 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 suddetta convenzione[6].

(2) Tutti gli Stati membri, ad eccezione di Cipro e Malta, sono parti contraenti della convenzione COTIF.

(3) La direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose[7], stabilisce i requisiti relativi al trasporto di merci pericolose effettuato su strada, per ferrovia o per via navigabile interna all'interno degli Stati membri o tra gli stessi, facendo riferimento al regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia, che figura come appendice C della convenzione COTIF (allegato RID). Inoltre l'articolo 4 della direttiva suddetta recita: "Il trasporto di merci pericolose tra gli Stati membri e i paesi terzi è autorizzato nella misura in cui esso è conforme alle disposizioni dell'ADR, del RID o dell'ADN, qualora non venga altrimenti disposto nell'allegato.". Pertanto l'oggetto di tali regolamenti così come delle loro modifiche, rientra nelle competenze esclusive dell'Unione.

(4) Il comitato di esperti sul trasporto di merci pericolose, istituito ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), della convenzione COTIF, in occasione della 53ª sessione prevista per il 22 maggio 2014, deve decidere in merito ad alcune modifiche dell'allegato RID. Tali modifiche, che riguardano norme tecniche o prescrizioni tecniche uniformi, hanno l'obiettivo di garantire la sicurezza e l'efficienza dei trasporti di merci pericolose, tenendo conto del progresso scientifico e tecnico nel settore e della messa a punto di nuove sostanze e articoli che presentano un pericolo durante il trasporto.

---

6 GU L 51 del 23.2.2013, pag. 1.

7 GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

(5) Il comitato per il trasporto di merci pericolose istituito dall'articolo 9 della direttiva 2008/68/CE ha svolto discussioni preliminari sulle modifiche suddette.

(6) La maggior parte delle modifiche proposte risultano giustificate e vantaggiose e dovrebbero pertanto essere appoggiate dall'Unione. Tuttavia, alcune modifiche proposte non sono proporzionali ai rischi esistenti durante il trasporto o non sono efficaci per il miglioramento della sicurezza dei trasporti e di conseguenza non dovrebbero essere accettate. Inoltre, qualora queste ultime modifiche dovessero essere approvate, l'Unione dovrebbe formulare un'obiezione a norma della procedura di cui all'articolo 35, paragrafo 4, del titolo VII della convenzione COTIF,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1
Posizione dell'Unione europea

1. La posizione che deve essere adottata dall'Unione europea in occasione della 53ª sessione del comitato di esperti sul trasporto di merci pericolose nel quadro della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia è conforme a quanto disposto nell'allegato della presente decisione.

2. Nel comitato summenzionato possono essere accettate modifiche di minore entità ad opera dei rappresentanti dell'Unione 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 dell'organismo suddetto è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 3
Entrata in vigore

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente