



Bruxelles, 26.2.2020
COM(2020) 71 final

2020/0031 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella 56^a sessione del comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia riguardo ad alcune modifiche dell'appendice C della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose ("comitato di esperti RID") dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia ("OTIF") in riferimento alla prevista adozione di alcune modifiche da apportare alle disposizioni tecniche e amministrative figuranti nell'allegato dell'appendice C della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia ("COTIF"), che dovranno essere decise da tale comitato.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

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

La convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 ("COTIF"), è un accordo internazionale in cui sia l'Unione sia 26 Stati membri sono parti contraenti (solo Cipro e Malta non lo sono).

L'Unione europea ha aderito alla COTIF con la decisione 2013/103/UE del Consiglio del 16 giugno 2011¹. L'allegato III di tale decisione stabilisce le disposizioni interne per il Consiglio, gli Stati membri e la Commissione in relazione ai lavori nell'ambito dell'OTIF. Conformemente all'allegato III, punto 3.1, della decisione 2013/103/UE del Consiglio, qualora un punto all'ordine del giorno tratti questioni di competenza esclusiva dell'Unione, la Commissione voterà a nome dell'Unione.

2.2. Il regolamento concernente il trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia ("RID")

A norma del suo articolo 7, la COTIF riguarda, tra l'altro, anche le appendici di cui all'articolo 6, tra cui il "regolamento relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID)", che costituisce l'appendice C della convenzione. Il RID si applica nella misura in cui non siano state fatte dichiarazioni in conformità alle pertinenti disposizioni della COTIF².

Obiettivo del RID è disciplinare il trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia tra gli Stati membri dell'OTIF che applicano le norme RID (Stati contraenti del RID)³.

2.3. Il comitato di esperti RID

Il comitato di esperti RID è un organismo istituito dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), della COTIF. A norma dell'articolo 18 della COTIF, il comitato di esperti RID decide in merito alle proposte volte a modificare la convenzione. È costituito dai rappresentanti degli Stati membri dell'OTIF che applicano il RID e dell'Unione europea.

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).

² Articolo 42, paragrafo 1, della COTIF.

³ Attualmente vi sono 50 Stati membri dell'OTIF e 45 Stati contraenti del RID.

2.4. L'atto previsto del comitato di esperti RID

Il 27 maggio 2020, nella sua 56^a sessione, il comitato di esperti RID sarà chiamato ad adottare una serie di modifiche volte ad aggiornare al progresso tecnico e scientifico l'allegato del RID (di seguito "l'atto previsto").

La finalità dell'atto previsto è garantire la sicurezza del trasporto di merci pericolose per ferrovia, aggiornando tra l'altro l'elenco delle merci pericolose ammesse al trasporto, le istruzioni di imballaggio, l'elenco delle norme applicabili e altri requisiti tecnici applicabili ai diversi contenitori.

Le disposizioni internazionali relative al trasporto di merci pericolose sono stabilite da varie organizzazioni internazionali, come l'OTIF, ma anche la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e diversi organismi specializzati delle Nazioni Unite, quali il sottocomitato di esperti per il trasporto di merci pericolose in seno al Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (ECOSOC). 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 dette modifiche è stata consultata un'ampia rosa di esperti del settore pubblico e privato e durante la loro elaborazione si sono svolte le riunioni tecniche seguenti:

- in sede di sottocomitato di esperti per il trasporto di merci pericolose in seno al Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (ECOSOC), in occasione delle seguenti sessioni:
 - 1) 51^a sessione tenutasi a Ginevra dal 3 al 7 luglio 2017;
 - 2) 52^a sessione tenutasi a Ginevra dal 27 novembre al 6 dicembre 2017;
 - 3) 53^a sessione tenutasi a Ginevra dal 25 giugno al 4 luglio 2018;
 - 4) 54^a sessione tenutasi a Ginevra dal 26 novembre al 4 dicembre 2018;
- in sede di riunione congiunta UNECE – OTIF del comitato di esperti RID e del gruppo di lavoro per il trasporto di merci pericolose, in occasione delle seguenti sessioni:
 - 1) sessione autunnale del 2018 tenutasi a Ginevra dal 17 al 21 settembre 2018;
 - 2) sessione primaverile del 2019 tenutasi a Berna dal 18 al 22 marzo 2019;
 - 3) sessione autunnale del 2019 tenutasi a Ginevra dal 17 al 26 settembre 2019;
 - 4) un'altra sessione della riunione congiunta si terrà a Berna dal 16 al 20 marzo 2020;
- in sede di gruppo di lavoro permanente del comitato di esperti RID, in occasione delle seguenti sessioni:
 - 1) 10^a sessione tenutasi a Cracovia dal 21 al 23 novembre 2018;
 - 2) 11^a sessione tenutasi a Vienna dal 25 al 29 novembre 2019.

Nel corso di tali riunioni gli esperti dei suddetti comitati hanno analizzato ed elaborato le singole proposte di modifica. Nella maggior parte dei casi le misure raccomandate sono state approvate all'unanimità, mentre alcune proposte sono state raccomandate dalla maggioranza degli esperti.

L'articolo 38 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, un'organizzazione regionale di integrazione economica come l'Unione europea ha diritto al numero di voti identico al numero dei suoi membri che sono anche Stati membri dell'organizzazione.

A norma dell'articolo 35 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. In caso di opposizione da parte di un quarto delle parti contraenti, la modifica non entra in vigore.

A meno che le parti non sollevino un sufficiente numero di obiezioni, le modifiche previste nell'ambito della presente proposta entreranno in vigore il 1° gennaio 2021 e diventeranno vincolanti per l'Unione e gli Stati membri, costituendo parte integrante dell'acquis dell'Unione.

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Competenza esclusiva dell'Unione

L'appendice dell'allegato I della decisione 2013/103/UE del Consiglio, del 16 giugno 2011, contiene un elenco di strumenti dell'Unione tramite i quali l'Unione ha esercitato la propria competenza e che erano in vigore al momento della conclusione dell'accordo tra l'UE e l'OTIF. La direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose⁴ figura nell'elenco.

L'articolo 1 della direttiva 2008/68/CE dispone che l'allegato del RID si applichi al trasporto di merci pericolose effettuato per ferrovia all'interno degli Stati membri o tra gli stessi, fatta eccezione per gli Stati membri che non hanno un sistema ferroviario. 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'ADR⁵, del RID o dell'ADN⁶, qualora non venga altrimenti disposto nell'allegato".

A tale fine, alla Commissione è stato conferito il potere di adeguare l'allegato II, sezione II.1, della direttiva 2008/68/CE mediante un atto delegato, ai sensi dell'articolo 8 della direttiva.

3.2. La posizione che dovrà essere assunta

Le modifiche del RID rientrano interamente nella competenza esclusiva dell'Unione e occorre definire una posizione dell'Unione.

Il progetto di decisione del Consiglio prevede all'articolo 1 un elenco delle modifiche previste.

Come indicato in precedenza, nel corso della preparazione di dette modifiche è stata consultata un'ampia rosa di esperti del settore pubblico e privato. Nella maggior parte dei casi le misure raccomandate sono state approvate all'unanimità.

⁴ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

⁵ Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada concluso a Ginevra il 30 settembre 1957.

⁶ Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne concluso a Ginevra il 26 maggio 2000.

Conformemente all'allegato III, punto 2.4, della decisione 2013/103/UE del Consiglio, il comitato per il trasporto di merci pericolose, istituito a norma della direttiva 2008/68/CE, ha proceduto a una discussione preliminare sulle modifiche previste nella riunione del 16 dicembre 2019 e la proposta è stata accolta positivamente da tutti i partecipanti.

La Commissione ha inoltre organizzato riunioni di coordinamento dell'UE in tutte le fasi della negoziazione relativa a tali modifiche.

Le modifiche previste sono ritenute adeguate per il trasporto sicuro di merci pericolose in modo efficace sotto il profilo dei costi, tenendo conto del progresso tecnologico, e possono pertanto essere approvate.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (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"*⁷.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

L'atto che il comitato di esperti RID è chiamato ad adottare costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto previsto vincolerà l'Unione a norma del diritto internazionale in forza dell'articolo 6 del RID, secondo il quale l'allegato da modificare costituisce parte integrante del regolamento.

Inoltre, in conformità all'articolo 1 della direttiva 2008/68/CE, l'allegato del RID si applica al trasporto di merci pericolose effettuato per ferrovia all'interno degli Stati membri o tra gli stessi, fatta eccezione per gli Stati membri che non hanno un sistema ferroviario. L'articolo 4 della direttiva 2008/68/CE, relativo ai paesi terzi, stabilisce 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"*.

L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale dell'accordo.

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

⁷ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, Causa C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti da 61 a 64.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

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.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto della decisione riguardano il trasporto di merci pericolose per ferrovia.

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

4.3. Conclusioni

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

5. PUBBLICAZIONE DELL'ATTO PREVISTO

La decisione del comitato di esperti RID apporterà modifiche all'allegato del RID, pertanto le informazioni sull'esito della riunione devono essere pubblicate, dopo l'adozione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella 56^a sessione del comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia riguardo ad alcune modifiche dell'appendice C della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia

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) Con decisione 2013/103/UE del Consiglio¹ 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").
- (2) Tutti gli Stati membri, ad eccezione di Cipro e Malta, sono parti della COTIF.
- (3) A norma dell'articolo 6 della COTIF, il traffico ferroviario internazionale e l'ammissione di materiale ferroviario nel traffico internazionale sono disciplinati dalle norme elencate in tale articolo, in particolare il "regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia (RID)", che costituisce l'appendice C della convenzione.
- (4) La direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio² stabilisce disposizioni relative al trasporto di merci pericolose effettuato su strada, per ferrovia o per vie navigabili interne all'interno degli Stati membri o tra gli stessi, richiamandosi al RID.
- (5) A norma dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), della COTIF, il comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose ("comitato di esperti RID") dell'Organizzazione dei trasporti internazionali per ferrovia ("OTIF") può adottare modifiche dell'allegato del RID.
- (6) Il comitato di esperti RID, nella 56^a sessione del 27 maggio 2020, è chiamato ad adottare modifiche volte ad adeguare l'allegato del RID al progresso scientifico e tecnico.

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).

² Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

- (7) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel comitato di esperti RID in quanto le modifiche del RID saranno vincolanti per l'Unione.
- (8) Le modifiche previste riguardano norme tecniche volte a garantire la sicurezza e l'efficienza del trasporto di merci pericolose, tenendo conto del progresso scientifico e tecnico nel settore e dello sviluppo di nuove sostanze e articoli che potrebbero presentare un pericolo durante il trasporto.
- (9) Le modifiche previste sono ritenute adeguate per il trasporto sicuro di merci pericolose in modo efficace sotto il profilo dei costi e possono pertanto essere approvate,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 56^a sessione del comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose ("comitato di esperti RID") dell'Organizzazione dei trasporti internazionali per ferrovia ("OTIF") nel quadro della 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.

I rappresentanti dell'Unione nel comitato di esperti RID possono concordare modifiche di minore entità per quanto riguarda i documenti di cui all'allegato senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

Una volta adottate, le decisioni del comitato di esperti RID sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* con l'indicazione della data della loro entrata in vigore.

Articolo 3

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*