



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 2.3.2009
COM(2009) 94 definitivo

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla firma da parte della Comunità europea del 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

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. Obiettivo della proposta

La Commissione propone che la Comunità firmi 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). Alla conferenza diplomatica hanno partecipato 42 Stati e 11 organizzazioni internazionali. La Commissione europea ha preso parte ai negoziati per conto della Comunità europea sulla base delle direttive del Consiglio adottate il 28 febbraio 2003. Due Stati membri, il Lussemburgo e l'Italia, hanno firmato il protocollo alla fine della conferenza.

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.

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 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).

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.

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.

Un siffatto strumento, di cui sono parti molti dei principali partner commerciali della Comunità, 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. Tuttavia prima di poterne beneficiare, la Comunità deve firmare e ratificare il protocollo ferroviario.

3. Competenza della Comunità

La convenzione di Città del Capo e i suoi protocolli sono accordi misti che rientrano in parte nella competenza esclusiva della Comunità. Nel 2002 la Commissione aveva presentato due proposte per la firma e la conclusione da parte della Comunità della convenzione di Città del Capo e del protocollo aeronautico. Nel luglio 2008 la Commissione ha presentato una proposta modificata che riguarda la sola conclusione di questi strumenti internazionali, dato che, in seguito alla loro entrata in vigore, essi non sono più aperti alla firma.

La Comunità è competente 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 commerciale¹, sul regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza² 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)³. Inoltre sono disciplinate a livello comunitario 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

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.

sistema ferroviario comunitario (rifusione)⁴ e sul regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea⁵. Per questi motivi gli Stati membri non possono firmare il protocollo ferroviario a titolo individuale.

Il 28 febbraio 2003 il Consiglio aveva autorizzato la Commissione a negoziare a nome della Comunità, in occasione della conferenza diplomatica di Lussemburgo, le disposizioni del protocollo ferroviario rientranti nell'ambito della competenza esclusiva della Comunità e aventi un'incidenza sul diritto comunitario.

L'articolo XXII del protocollo ferroviario consente alle "organizzazioni regionali di integrazione economica" di firmare, accettare e approvare tale strumento o aderirvi. Ai fini del protocollo ferroviario, con "organizzazione regionale di integrazione economica" s'intende un'organizzazione avente competenza in determinate materie regolate dal protocollo e in grado di firmarlo. Questa definizione consentirà alla Comunità di firmare lo strumento, a condizione di aver ottenuto la necessaria approvazione delle istituzioni comunitarie. Ai sensi dell'articolo XXII, paragrafo 3, qualsiasi riferimento nel protocollo a "Stato contraente" o "Stati contraenti" o "Stato parte" o "Stati parte" si applica ugualmente alla Comunità, quando ciò sia richiesto dal contesto.

L'articolo XXII, paragrafo 2, del protocollo ferroviario prevede che, all'atto della firma, accettazione, approvazione o adesione, la Comunità presenti una dichiarazione generale indicante le materie regolate dal protocollo ferroviario che rientrano nella competenza comunitaria. A tal fine nell'allegato figura un progetto di dichiarazione elaborato sulla base delle competenze attuali derivanti dal regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio del 22 dicembre 2000, dal regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio del 29 maggio 2000, dal regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione) e dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004.

In considerazione di quanto sopra, la Commissione propone al Consiglio di adottare la seguente decisione che autorizza la firma del protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario, annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, facendo la dichiarazione di cui sopra, il cui testo figura nell'allegato.

⁴ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

⁵ GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla firma da parte della Comunità europea del 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 CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 61, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma,

vista la proposta della Commissione⁶,

considerando quanto segue:

- (1) La Comunità 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 della Comunità.
- (3) La Commissione ha negoziato il protocollo ferroviario a nome della Comunità, per le parti di competenza esclusiva della Comunità.
- (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 il suddetto protocollo.
- (5) Il protocollo rimane aperto alla firma fino alla sua entrata in vigore.
- (6) 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 commerciale⁷, dal regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza⁸, dal regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e Consiglio, del 17 giugno

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo da ...

⁸ GU L 160 del 30.6.2000, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo da ...

2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)⁹, dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)¹⁰ e dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea¹¹ sono altresì disciplinate dal protocollo ferroviario.

- (7) La Comunità 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 la Comunità firmi 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) Il Regno Unito e l'Irlanda partecipano all'adozione e all'applicazione della presente decisione.
- (10) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo sulla posizione della Danimarca allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione e non ne è vincolata né soggetta alla sua applicazione,

DECIDE:

Articolo 1

1. Fatta salva l'eventuale conclusione in una data successiva, è approvato, a nome della Comunità 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.

2. Nella presente decisione per "Stato membro" si intendono tutti gli Stati membri, salvo la Danimarca.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare, a nome della Comunità europea, il protocollo riguardante alcuni aspetti inerenti al materiale rotabile ferroviario, annesso alla convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali, fatta salva la condizione di cui all'articolo 3.

⁹ GU L 177 del 4.7.2008, pag. 6.

¹⁰ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

¹¹ GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

Articolo 3

Al momento della firma del protocollo ferroviario, la Comunità effettua la dichiarazione di cui all'allegato, in conformità dell'articolo XXII, paragrafo 2, del protocollo.

Il testo del protocollo è accluso alla presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il Presidente*

ALLEGATO

Dichiarazione ai sensi dell'articolo XXII, paragrafo 2, relativa alla competenza della Comunità 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 alla Comunità.

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 firmarlo a condizione di presentare la dichiarazione di cui al paragrafo 2 di detto articolo. La Comunità ha deciso di firmare al protocollo ferroviario e procede quindi alla dichiarazione.

2. Gli Stati membri della Comunità 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 sulla posizione della Danimarca allegato ai trattati.

4. La presente dichiarazione non si applica ai territori degli Stati membri cui non si applica il trattato che istituisce la Comunità 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 della Comunità europea hanno delegato alla Comunità la propria competenza per le materie che incidono 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 commerciale¹², sul regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure d'insolvenza¹³, sul regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)¹⁴, sulla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)¹⁵ e sul regolamento (CE) n. 881/2004 del

¹² GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo da ...

¹³ GU L 160 del 30.6.2000, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo da ...

¹⁴ [GU L 177 del 4.7.2008](#), pag. 6.

¹⁵ [GU L 191 del 18.7.2008](#), pag. 1.

Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea¹⁶.

6. Per quanto riguarda il sistema di numerazione dei veicoli, la Comunità 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 traffico" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale) un sistema di numerazione che è appropriato ai fini dell'identificazione del materiale rotabile ferroviario prevista all'articolo V, paragrafo 2, del protocollo.

Inoltre, per quanto concerne lo scambio di dati tra gli Stati membri della Comunità e il registro internazionale, la Comunità 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), ai sensi della quale gli Stati membri della Comunità realizzano i registri di immatricolazione nazionali e va evitata la doppia registrazione dei dati.

7. L'esercizio della competenza che gli Stati membri hanno delegato alla Comunità a norma del trattato che istituisce la Comunità europea è, per sua natura, soggetto a continua evoluzione. Le istituzioni competenti possono, in applicazione del trattato, adottare decisioni che determinano l'estensione dell'ambito di competenza comunitaria. La Comunità 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.

¹⁶ GUL 220 del 21.6.2004, pag. 3.