COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Proposta di

# DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 13ª riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda l'adozione di modifiche dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri, dell'UTP relativa al materiale rotabile – carri merci e dell'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, l'adozione dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta e dell'UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura", l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF, nonché la revisione dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM)**

# RELAZIONE

## 1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La 13ª sessione del comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) si terrà a Berna il 22 giugno 2021. L'ordine del giorno della riunione prevede:

– una proposta di modifica dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri;

– una proposta di modifica dell'UTP relativa al materiale rotabile – carri merci;

– una proposta di modifica dell'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;

– una proposta di adozione dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta;

– una proposta di adozione dell'UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura";

– una proposta di revisione dell'ATMF per quanto riguarda i soggetti responsabili della manutenzione (ECM);

– una proposta di aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF.

La posizione da adottare a nome dell'Unione in merito alle suddette decisioni che dovranno essere adottate dal comitato di esperti tecnici deve essere stabilita mediante una decisione del Consiglio sulla base dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

## 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 di cui l'Unione e 25 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 2011[1]. L'allegato III di tale decisione ha stabilito 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, qualora un punto all'ordine del giorno tratti questioni di competenza esclusiva dell'Unione, la Commissione voterà a nome dell'Unione.

A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, della COTIF, l'OTIF ha lo scopo di favorire, migliorare e facilitare sotto ogni punto di vista il traffico internazionale ferroviario, in particolare istituendo regimi di diritto uniformi nei vari settori giuridici relativi al traffico ferroviario internazionale. La COTIF disciplina inoltre la gestione dell'organizzazione, i suoi obiettivi, le sue competenze, le relazioni con gli Stati contraenti e le sue attività in generale.

Essa si occupa pertanto della normativa ferroviaria relativa a diverse questioni ferroviarie tecniche e giuridiche, suddivise in due parti: la convenzione stessa, che disciplina il

[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).

funzionamento dell'OTIF, e le otto appendici che stabiliscono regole uniformi in ambito ferroviario:

– Appendice A - Contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori (**CIV**)

– Appendice B - Contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (**CIM**)

– Appendice C - Trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (**RID**)

– Appendice D - Contratto di utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario (**CUV**)

– Appendice E - Contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (**CUI**)

– Appendice F - Regole uniformi concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale (**APTU UR**)

– Appendice G - Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale (**ATMF UR**)

– Appendice H - Regole uniformi concernenti la sicurezza d'esercizio dei treni nel traffico internazionale (**EST UR**)

In base alle appendici F e G della COTIF, vi sono 12 prescrizioni tecniche uniformi (UTP) relative all'interoperabilità tecnica. Nell'ambito della COTIF, le UTP hanno le medesime finalità delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dell'UE per l'ammissione al traffico internazionale.

Le appendici F e G sono applicate da 42 dei 47 Stati che aderiscono alla COTIF, fra cui i 25 Stati membri dell'UE già citati.

### 2.2. Comitato di esperti tecnici dell'OTIF (CTE)

Il comitato di esperti tecnici (CTE) è stato istituito dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera f), della COTIF. Esso è composto dagli Stati membri dell'OTIF che applicano le appendici F e G (APTU e ATMF) della COTIF.

Il CTE è competente in materia di interoperabilità e armonizzazione tecnica nel settore ferroviario e di procedure tecniche di omologazione. Esso elabora le appendici APTU e ATMF e le relative regole uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale, che riguardano in particolare:

- l'adozione di prescrizioni tecniche per i veicoli e l'infrastruttura e la convalida delle norme;
- le procedure relative alla valutazione di conformità dei veicoli;
- le disposizioni concernenti la manutenzione dei veicoli;
- le responsabilità per la composizione dei treni e la sicurezza d'esercizio dei veicoli;
- le disposizioni concernenti la determinazione e la valutazione dei rischi;
- le specifiche per i registri.

Attualmente il CTE ha un gruppo di lavoro permanente (WG TECH) che è responsabile della preparazione delle decisioni del CTE.

A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), della COTIF, e in conformità dell'articolo 6 dell'appendice F (APTU), il CTE è competente per l'adozione o la modifica delle UTP. In conformità dell'articolo 15, paragrafo 2, dell'ATMF, il CTE è competente per la proposta di modifiche dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM).

### 2.3. Adozione di atti da parte del CTE

A norma dell'articolo 6 dell'APTU, il CTE decide se adottare una UTP o una disposizione di modifica di una UTP secondo la procedura di cui all'articolo 16, all'articolo 20 e all'articolo 33, paragrafo 6, della convenzione. La normale procedura di adozione delle UTP può richiedere all'incirca un anno e mezzo.

### 2.4. Atti di cui è prevista l'adozione da parte del CTE in occasione della sessione del 22 giugno 2021

#### *2.4.1. Modifica dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri, dell'UTP relativa al materiale rotabile dei carri merci e dell'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta*

Le prescrizioni tecniche uniformi (UTP) dell'OTIF sono una serie di specifiche tecniche derivanti da principi, obiettivi e procedure della COTIF per la costruzione e la gestione del materiale ferroviario, con l'obiettivo primario di ottenere il massimo livello di interoperabilità. Le UTP dell'OTIF perseguono le stesse finalità delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dell'UE.

Al fine di garantire l'equivalenza dei veicoli autorizzati in conformità al diritto dell'Unione europea e dei veicoli ammessi a effettuare operazioni internazionali conformemente all'articolo 3 bis dell'ATMF, è necessario che le STI dell'Unione europea e le UTP della COTIF restino allineate.

Le modifiche proposte per l'adozione da parte del CTE permetteranno di mantenere la piena equivalenza, quale stabilita dall'ATMF, tra le disposizioni dell'Unione europea e quelle della COTIF.

- UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri (LOC&PAS)

Questa UTP è una specifica che si applica a un preciso sottosistema per soddisfare i requisiti essenziali e assicurare l'interoperabilità delle componenti e dei sistemi tecnici necessari nel traffico ferroviario internazionale. L'attuale UTP LOC&PAS è stata elaborata sulla base del regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione (STI LOC&PAS)[2].

Obiettivo della proposta di modifica dell'UTP LOC&PAS è integrare i nuovi elementi introdotti dalla revisione delle regole uniformi APTU del 1º marzo 2019 e mantenerle allineate alla STI LOC&PAS dell'Unione europea, come modificata dall'UE il 16 maggio 2019 con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione[3] e il 9 marzo 2020 con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione[4].

---

[2] Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228).

[3] Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e

Per consentire di mantenere il reciproco riconoscimento dei veicoli autorizzati in conformità al diritto dell'Unione europea e dei veicoli ammessi a effettuare operazioni internazionali conformemente all'articolo 3 bis dell'ATMF, è necessario che le STI dell'Unione europea e le UTP della COTIF restino allineate.

A seguito della Brexit, è inoltre opportuno che i casi specifici relativi alla rete della Gran Bretagna nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord siano elencati nell'UTP in considerazione della loro eliminazione dalla STI.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della modifica dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri proposta dall'OTIF.

- UTP relativa al materiale rotabile – carri merci (UTP WAG)

L'UTP relativa ai carri merci stabilisce prescrizioni riguardanti i veicoli progettati per il trasporto di autocarri. Attualmente tali prescrizioni sono equivalenti a quelle della STI WAG modificata dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019.

Obiettivo della proposta di modifica dell'UTP WAG è integrare i nuovi elementi introdotti dalla revisione delle regole uniformi APTU del 1º marzo 2019 e mantenerle allineate agli sviluppi giuridici dell'Unione europea.

L'Unione europea ha pubblicato il regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione, del 9 marzo 2020, che modifica nuovamente la STI WAG. Di conseguenza l'UTP WAG deve essere ulteriormente modificata per consentire di mantenere l'equivalenza tra l'UTP e la STI.

A seguito della Brexit, è inoltre opportuno che i casi specifici relativi alla rete della Gran Bretagna nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord siano elencati nell'UTP in considerazione della loro eliminazione dalla STI.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della modifica dell'UTP relativa ai carri merci proposta dall'OTIF.

- UTP relativa alle persone con disabilità (UTP PRM)

L'UTP PRM stabilisce requisiti armonizzati per l'accessibilità dei veicoli utilizzati nel traffico internazionale per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta. L'attuale UTP PRM è stata elaborata sulla base della STI PRM dell'Unione europea del 2014.

Tale STI dell'UE è stata modificata dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione[5], del 16 maggio 2019, per quanto riguarda l'inventario delle attività al fine di individuare le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità.

Per consentire di mantenere il reciproco riconoscimento dei veicoli autorizzati in conformità al diritto dell'Unione europea e dei veicoli ammessi a effettuare operazioni internazionali

---

del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108).

4 Regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione, del 9 marzo 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1302/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione per quanto riguarda l'estensione dell'area d'uso e le fasi di transizione (GU L 73 del 10.3.2020, pag. 6).

5 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1300/2014 per quanto riguarda l'inventario delle attività al fine di individuare le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 1).

conformemente all'articolo 3 bis dell'ATMF, è necessario che le STI dell'Unione europea e le UTP della COTIF restino allineate.

Le modifiche proposte allineeranno l'UTP PRM all'ultima versione della STI e permetteranno di mantenere la piena equivalenza, ai sensi dell'ATMF, delle norme relative all'accessibilità dei veicoli utilizzati nel traffico ferroviario internazionale per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta.

A seguito della Brexit, è inoltre opportuno che i casi specifici relativi alla rete della Gran Bretagna nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord siano elencati nell'UTP in considerazione della loro eliminazione dalla STI.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della modifica dell'UTP PRM proposta dall'OTIF.

*2.4.2. Adozione dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta, e al sottosistema "infrastruttura"*

- UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta (UTP TCRC)

Questa UTP stabilisce disposizioni dettagliate per quanto concerne le responsabilità delle imprese ferroviarie in materia di composizione dei treni destinati al traffico internazionale, nonché le responsabilità dei gestori dell'infrastruttura in merito ai controlli della compatibilità fra i treni e le tratte che dovrebbero percorrere.

L'UTP TCRC proposta combina un numero selezionato di parametri tratti da due testi giuridici dell'UE distinti, ossia le specifiche tecniche di interoperabilità relative all'esercizio e alla gestione del traffico (STI OPE) e le specifiche per il registro dell'infrastruttura (RINF).

L'UTP WAG e l'UTP LOC&PAS contengono riferimenti ai controlli della compatibilità con la tratta, attraverso i quali le imprese ferroviarie controllano tutti i parametri pertinenti dei veicoli o dei treni per garantirne la compatibilità con la tratta sulla quale saranno utilizzati. Le disposizioni dell'UTP TCRC proposta intendono sostituirsi all'appendice I dell'UTP WAG e all'appendice K dell'UTP LOC&PAS.

Di conseguenza è opportuno che l'appendice I dell'UTP WAG nella versione adottata dal comitato di esperti tecnici il 30 settembre 2020, che entrerà in vigore il 1º aprile 2021, e l'appendice K dell'UTP LOC&PAS del 1º gennaio 2015 siano abrogate al momento dell'entrata in vigore dell'UTP TCRC.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore dell'adozione dell'UTP TCRC proposta dall'OTIF.

- UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura" (UTP INF)

Questa UTP stabilisce i parametri dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti ai fini della compatibilità con i veicoli e i metodi specifici per la verifica di tali parametri.

Il comitato di esperti tecnici ha condotto un'analisi approfondita della base giuridica, ha formulato principi guida e punta allo sviluppo dell'UTP INF.

L'UPT INF è stata redatta in base alla posizione del gruppo di lavoro WG TECH e si fonda sulla STI INF come modificata da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore dell'adozione dell'UTP INF proposta dall'OTIF.

*2.4.3. Revisione dell'ATMF per quanto riguarda i soggetti responsabili della manutenzione (ECM)*

Per consentire di mantenere l'equivalenza di cui all'articolo 3 bis, paragrafo 5, dell'ATMF tra le regole dell'Unione europea e quelle della COTIF, è opportuno modificare queste ultime.

L'obiettivo principale del nuovo testo è estendere a tutti i tipi di veicoli l'ambito di applicazione della certificazione, che nel testo precedente era limitato alla certificazione degli ECM per i carri merci.

Di conseguenza, indipendentemente dalla questione dell'obbligatorietà o meno del certificato per un determinato ECM, tutti gli ECM, compresi quelli non certificati da organismi di certificazione esterni, devono rispettare i criteri e le prescrizioni generali a garanzia dei livelli minimi di manutenzione, di cui all'allegato II della proposta di UTP.

Le regole uniformi dell'ATMF (appendice G della COTIF, in prosieguo ATMF) stabiliscono le norme generali relative ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM).

In sintesi, vi sono due motivi per modificare i testi vigenti:

– l'ambito di applicazione della certificazione degli ECM nel nuovo allegato A dell'ATMF non si limita ai carri merci. È opportuno che ciò si rifletta in particolare nell'articolo 15 dell'ATMF, che attualmente prevede l'obbligo di certificazione degli ECM soltanto per i carri merci;

– all'articolo 3 bis l'ATMF fa riferimento a una normativa dell'UE non più in vigore (la direttiva 2004/49/CE[6] è stata abrogata e sostituita dalla direttiva (UE) 2016/798[7]).

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della revisione integrale delle specifiche per i soggetti responsabili della manutenzione (ECM) proposta dall'OTIF.

*2.4.4. Aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF*

L'UTP TAF fa riferimento ai documenti tecnici della STI TAF[8] pubblicati e aggiornati regolarmente sul sito web dell'Agenzia dell'UE per le ferrovie (ERA). Tale riferimento è stato incluso nell'UTP affinché le disposizioni in materia di IT fossero inserite nella COTIF, ma gestite dall'ERA. Poiché la modifica di tali riferimenti a livello formale costituisce una modifica dell'UTP TAF, deve essere oggetto di una decisione del comitato di esperti tecnici, a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), della COTIF e degli articoli 6 e 8 bis dell'APTU.

Di conseguenza le modifiche dei documenti tecnici di cui all'appendice I dell'UTP TAF sono necessarie per rettificare errori, tenere conto del feedback, stare al passo con l'evoluzione tecnologica e preservare l'equivalenza con le specifiche applicate nell'UE.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della proposta di aggiornare i riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF avanzata dall'OTIF.

---

6 Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie).

7 Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

8 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/778 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1305/2014 per quanto riguarda la gestione del controllo delle modifiche (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 356).

## 2.5. Competenza dell'Unione e diritti di voto

A norma dell'articolo 6 dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla COTIF, approvato con decisione del Consiglio del 16 giugno 2011:

"1. Per le decisioni su materie di competenza esclusiva dell'Unione, quest'ultima esercita i diritti di voto dei suoi Stati membri a norma della convenzione.

2. Per le decisioni su materie nelle quali l'Unione dispone della competenza concorrente con i suoi Stati membri, vota l'Unione o votano i suoi Stati membri.

3. Fatto salvo l'articolo 26, paragrafo 7, della convenzione, l'Unione dispone di un numero di voti uguale a quello dei suoi Stati membri che sono anche parti della convenzione. Quando l'Unione vota, i suoi Stati membri non votano."

In forza del diritto dell'UE, l'Unione ha acquisito la competenza esclusiva in materia di trasporti ferroviari nei casi in cui la COTIF o gli strumenti giuridici adottati in virtù di quest'ultima possono interessare o modificare la portata delle norme dell'Unione in vigore.

Obiettivo delle decisioni proposte è:

- allineare l'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri e l'UTP relativa al materiale rotabile – carri merci al regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione[9],
- allineare l'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta al regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione[10],
- adottare una nuova UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta in linea con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione[11],
- adottare una nuova UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura" in linea con il regolamento (UE) n. 1299/2014[12] della Commissione, come modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione[13],

---

9 Regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione, del 9 marzo 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1302/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione per quanto riguarda l'estensione dell'area d'uso e le fasi di transizione (GU L 73 del 10.3.2020, pag. 6).

10 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1300/2014 per quanto riguarda l'inventario delle attività al fine di individuare le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 1).

11 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 5).

12 Regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "infrastruttura" del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 1).

13 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108).

- proporre al comitato di revisione dell'OTIF una revisione dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM) per allinearla alla direttiva (UE) 2016/798[14],
- allineare i riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF[15].

Le norme dell'Unione saranno chiaramente interessate dall'adozione di tali decisioni.

L'Unione, rappresentata dalla Commissione, esercita il diritto di voto per l'adozione di tali decisioni.

## 3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

Per tutti i motivi sopra indicati è opportuno che l'Unione esprima un voto favorevole.

## 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*".

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo[16].

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*"[17].

*4.1.2. Applicazione al caso concreto*

Gli atti che il CTE è chiamato ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti hanno effetti giuridici poiché modificano il quadro giuridico dell'OTIF, allineando le UTP COTIF alle STI dell'UE, e il regolamento ECM e le specifiche dei registri di immatricolazione ai rispettivi regolamenti di esecuzione dell'UE, e sono vincolanti per l'Unione.

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

---

[14] Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

[15] Regolamento di esecuzione (UE) 2019/778 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1305/2014 per quanto riguarda la gestione del controllo delle modifiche (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 356).

[16] Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

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

### 4.2. Base giuridica sostanziale

*4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

*4.2.2. Applicazione al caso concreto*

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto ferroviario.

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

### 4.3. Conclusioni

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

2021/0095 (NLE)

Proposta di

# DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 13ª riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda l'adozione di modifiche dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri, dell'UTP relativa al materiale rotabile – carri merci e dell'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, l'adozione dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta e dell'UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura", l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF, nonché la revisione dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM)**

**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 ("COTIF"), in conformità della decisione 2013/103/UE del Consiglio[18].

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

(3) A norma dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera f), della COTIF è stato istituito il comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF).

(4) A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), della COTIF, e in conformità dell'articolo 6 dell'appendice F (APTU), il CTE è competente per l'adozione o la modifica, tra l'altro, delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) relative alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri (UTP LOC&PAS), ai carri merci (UTP WAG) e all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (UTP PRM), dei documenti tecnici di cui all'appendice I dell'applicazione telematica per il trasporto merci (UTP TAF), dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta e dell'UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura".

[18] 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).

(5) Da ultimo, in conformità dell'articolo 15, paragrafo 2, dell'ATMF, il CTE è competente a proporre la revisione dell'ATMF per quanto riguarda i soggetti responsabili della manutenzione (ECM).

(6) Il CTE ha incluso nell'ordine del giorno della 13ª sessione che si terrà il 22 giugno 2021 una proposta di decisioni di modifica dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri, dell'UTP relativa al materiale rotabile – carri merci e dell'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, di adozione dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta e dell'UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura", di aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF e di revisione dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM).

(7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CTE e, per quanto riguarda la revisione dell'ATMF, in sede di comitato di revisione dell'OTIF, poiché le decisioni proposte vincoleranno l'Unione.

(8) Gli obiettivi di tali decisioni sono allineare l'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri, l'UTP relativa al materiale rotabile – carri merci e l'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta rispettivamente al regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione[19] e al regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione[20], adottare una nuova UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta e una nuova UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura", in linea con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione[21] e il regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione[22] come modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione[23], e proporre al comitato di revisione dell'OTIF una revisione dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM) per allinearla alla direttiva (UE) 2016/798[24].

---

19 Regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione, del 9 marzo 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1302/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione per quanto riguarda l'estensione dell'area d'uso e le fasi di transizione (GU L 73 del 10.3.2020, pag. 6).

20 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1300/2014 per quanto riguarda l'inventario delle attività al fine di individuare le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 1).

21 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 5).

22 Regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "infrastruttura" del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 1).

23 Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108).

24 Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

(9) Le decisioni proposte sono in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione in quanto contribuiscono all'allineamento della normativa OTIF alle disposizioni equivalenti del diritto dell'Unione e dovrebbero pertanto essere sostenute dall'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 13ª sessione del comitato di esperti tecnici della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980 per quanto riguarda le modifiche dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri, dell'UTP relativa ai carri merci e dell'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, l'adozione dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta e dell'UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura", l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF, nonché la revisione dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM) è la seguente:

1) votare a favore delle modifiche dell'UTP relativa alle locomotive e al materiale rotabile per il trasporto di passeggeri proposte dal CTE, che figurano nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS allegato e TECH-20041 LOC PAS decisione;

2) votare a favore delle modifiche dell'UTP relativa al materiale rotabile – carri merci proposte dal CTE, che figurano nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20042-CTE13 WAG progetto di modifiche e TECH-20042 WAG decisione;

3) votare a favore delle modifiche dell'UTP relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta proposte dal CTE, che figurano nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20043-CTE UTP PRM progetto di modifiche e TECH-20043 PRM decisione;

4) votare a favore dell'adozione dell'UTP applicabile alla composizione dei treni e ai controlli della compatibilità con la tratta proposta dal CTE, che figura nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20039 UTP TCRC e TECH-20039 TCRC decisione;

5) votare a favore dell'adozione dell'UTP applicabile al sottosistema "infrastruttura" proposta dal CTE, che figura nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20040-UTP INF progetto e TECH-20040 INF decisione;

6) votare a favore dell'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF proposto dal CTE, che figura nel documento di lavoro del CTE recante il riferimento TECH-21009-CTE UTP TAF decisione;

7) votare a favore della revisione dell'ATMF in relazione ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM), che figura nel documento di lavoro del CTE recante il riferimento TECH-20045 ATMF decisione.

*Articolo 2*

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

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*
*Il presidente*