DECISIONE n. 1/2025 DEL COMITATO DEI TRASPORTI TERRESTRI COMUNITÀ/SVIZZERA

del 9 dicembre 2025

relativa alla modifica dell'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e alla modifica della decisione n. 2/2019 del Comitato [2026/566]

IL COMITATO,

visto l'accordo del 21 giugno 1999 fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia ([1]) (di seguito «accordo»), in particolare l'articolo 52, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

1) A norma dell'articolo 51, paragrafo 2, dell'accordo, il Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera («Comitato misto») garantisce la verifica e l'applicazione delle disposizioni dell'accordo e applica le clausole di adeguamento e di revisione di cui agli articoli 52 e 55.

2) A norma dell'articolo 52, paragrafo 4, dell'accordo il Comitato misto adotta, tra l'altro, le decisioni relative alla revisione dell'allegato 1 per integrarvi, per quanto necessario su base di reciprocità, le modifiche apportate alla legislazione in questione o decide qualsiasi altra misura intesa a preservare il corretto funzionamento dell'accordo.

3) Con decisione n. 2/2019 del 13 dicembre 2019 ([2]), il Comitato misto, da un lato, ha sottoposto a revisione l'allegato 1 dell'accordo per integrarvi le disposizioni sostanziali della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) e della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) e, dall'altro, ha adottato disposizioni transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea. Le disposizioni transitorie di cui agli articoli 2, 3, 4 e 5 della decisione n. 2/2019 erano inizialmente applicabili fino al 31 dicembre 2020. Con decisione n. 2/2020 ([5]), il Comitato misto ha prorogato le disposizioni transitorie fino al 31 dicembre 2021. Con decisione n. 2/2021 ([6]), le disposizioni transitorie sono state prorogate fino al 31 dicembre 2022. Con decisione n. 1/2022 ([7]), le disposizioni transitorie sono state ulteriormente prorogate fino al 31 dicembre 2023. Con decisione n. 1/2023 ([8]), le disposizioni transitorie sono state prorogate fino al 31 dicembre 2024. Con decisione n. 1/2024 ([9]), le disposizioni transitorie sono state ulteriormente prorogate fino al 31 dicembre 2025.

([1]) GU L 114 del 30.4.2002, pag. 91.
([2]) Decisione n. 2/2019 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, del 13 dicembre 2019, relativa alle misure transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea (GU L 13 del 17.1.2020, pag. 43).
([3]) Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).
([4]) 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).
([5]) Decisione n. 2/2020 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, dell'11 dicembre 2020, che modifica l'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e la decisione n. 2/2019 del Comitato relativa alle misure transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea (GU L 15 del 18.1.2021, pag. 34).
([6]) Decisione n. 2/2021 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, del 17 dicembre 2021, che modifica l'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e la decisione n. 2/2019 relativa alle misure transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea (GU L 46 del 25.2.2022, pag. 125).
([7]) Decisione n. 1/2022 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, del 21 dicembre 2022, che modifica l'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e la decisione n. 2/2019 del Comitato (GU L 19 del 20.1.2023, pag. 144).
([8]) Decisione n. 1/2023 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, del 14 dicembre 2023, che modifica l'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e la decisione n. 2/2019 del Comitato (GU L, 2024/1182, 19.4.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1182/oj).
([9]) Decisione n. 1/2024 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera, del 13 dicembre 2024, relativa alla modifica degli allegati 1, 5 e 8 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia e alla modifica della decisione n. 2/2019 del Comitato (GU L, 2025/717, 15.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2025/717/oj).

4) È necessaria una proroga delle disposizioni degli articoli 2, 3, 4 e 5 della decisione n. 2/2019 fino al 31 dicembre 2027, per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea.

5) Con decisione n. 2/2021 del 17 dicembre 2021, è stato prorogato al 31 dicembre 2022 il termine entro cui dovrebbero essere rivedute, ai fini della loro eliminazione o modifica o del loro mantenimento, alcune norme nazionali svizzere elencate nell'allegato 1 dell'accordo che potrebbero essere incompatibili con le specifiche tecniche di interoperabilità. Con decisione n. 1/2022, tale data è stata rinviata al 31 dicembre 2023. Con decisione n. 1/2023, tale data è stata rinviata al 31 dicembre 2024. Con decisione n. 1/2024, tale data è stata rinviata al 31 dicembre 2025. Alla luce della situazione attuale, tale termine dovrebbe essere fissato al 31 dicembre 2027 per le norme nazionali che non sono ancora state rivedute.

6) Successivamente a tale ultima modifica nuovi atti legislativi dell'Unione europea sono stati adottati negli ambiti contemplati dall'accordo. Di conseguenza, l'allegato 1 dovrebbe essere modificato per includervi i pertinenti nuovi atti legislativi,

DECIDE:

Articolo 1

L'allegato 1 dell'accordo è modificato come indicato nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

La decisione n. 2/2019 del Comitato misto, del 13 dicembre 2019, è così modificata:

1) all'articolo 6, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. L'allegato 1 individua le norme nazionali e i casi specifici applicabili che sono potenzialmente incompatibili con il diritto dell'Unione. Se la compatibilità con il diritto dell'Unione non è stata stabilita entro il 31 dicembre 2027, tali norme nazionali e casi specifici non possono più essere applicati, salvo diversa decisione del Comitato misto.»;

2) all'articolo 8, il secondo comma è sostituito dal seguente:
«Gli articoli 2, 3, 4 e 5 si applicano fino al 31 dicembre 2027.».

Articolo 3

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

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 2025

Per l'Unione europea	*Per la Confederazione svizzera*
Il presidente	*Il capo della delegazione svizzera*
Kristian SCHMIDT	Christa HOSTETTLER

ALLEGATO

L'allegato 1 dell'accordo del 21 giugno 1999 fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia è così modificato:

1) la sezione 3 («Norme tecniche») è così modificata:

   a) il diciottesimo trattino, relativo alla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 ([1]), è sostituito dal seguente:

      «— 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), modificata da ultimo dalla direttiva delegata (UE) 2025/149 della Commissione, del 15 novembre 2024 (GU L, 2025/149, 24.1.2025).»;

2) la sezione 4 («Diritti di accesso e di transito ferroviario») è così modificata:

   a) il quarto trattino, relativo alla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 ([2]), è soppresso;

   b) il sesto trattino, relativo al regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione, del 13 giugno 2007 ([3]), è soppresso;

   c) l'ottavo trattino, relativo alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008 ([4]), è soppresso;

   d) il quattordicesimo trattino, relativo al regolamento (UE) n. 201/2011 della Commissione, del 1° marzo 2011 ([5]), è soppresso;

   e) per quanto riguarda il venticinquesimo trattino, relativo al regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014 ([6]), la data «31 dicembre 2025», entro la quale dovrebbe essere riesaminata la compatibilità delle norme nazionali svizzere seguenti con le corrispondenti specifiche tecniche di interoperabilità dell'Unione, è sostituita dalla data «31 dicembre 2027» per le seguenti disposizioni:

      — CH-TSI LOC&PAS-009 (versione 1.1 del giugno 2024)

      — CH-TSI LOC&PAS-019 (versione 3.0 del giugno 2024)

      — CH-TSI LOC&PAS-020 (versione 3.0 del giugno 2024)

      — CH-TSI LOC&PAS-025 (versione 2.2 del giugno 2024)

      — CH-TSI LOC&PAS-027 (versione 3.0 del giugno 2024)

      — CH-TSI LOC&PAS-031 (versione 3.0 del giugno 2024)

      — CH-TSI LOC&PAS-035 (versione 2.2 del giugno 2024)

      — CH-TSI LOC&PAS-036 (versione 2.2 del giugno 2024);

([1]) 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), modificata da ultimo dalla direttiva delegata (UE) 2022/2407 della Commissione, del 20 settembre 2022 (GU L 317 del 9.12.2022, pag. 64).

([2]) 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) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44), modificata da ultimo dalla direttiva 2014/88/UE della Commissione, del 9 luglio 2014 (GU L 201 del 10.7.2014, pag. 9).

([3]) Regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione, del 13 giugno 2007, sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda conformemente all'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e sulla validità dei certificati di sicurezza rilasciati nell'ambito della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 153 del 14.6.2007, pag. 9), modificato dal regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 maggio 2011 (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22).

([4]) Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione) (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1), modificata da ultimo dalla direttiva 2014/38/UE della Commissione, del 10 marzo 2014 (GU L 70 dell'11.3.2014, pag. 20).

([5]) Regolamento (UE) n. 201/2011 della Commissione, del 1° marzo 2011, relativo al modello di dichiarazione di conformità a un tipo autorizzato di veicolo ferroviario (GU L 57 del 2.3.2011, pag. 8).

([6]) 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), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione, del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88).

f) dopo il trattino relativo alla raccomandazione (UE) 2019/780 della Commissione, del 16 maggio 2019 ([7]), è inserito il trattino seguente:

«Regolamento di esecuzione (UE) 2020/572 della Commissione, del 24 aprile 2020, relativo al formato da seguire nelle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti ferroviari *(GU L 132 del 27.4.2020, pag. 10).*»;

g) il quarantaquattresimo trattino, relativo alla decisione di esecuzione (UE) 2020/453 della Commissione, del 27 marzo 2020 ([8]), è soppresso;

h) per quanto riguarda il quarantottesimo trattino, relativo al regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023 ([9]), la data «31 dicembre 2025», entro la quale dovrebbe essere riesaminata la compatibilità delle norme nazionali svizzere seguenti con le corrispondenti specifiche tecniche di interoperabilità dell'Unione, è sostituita dalla data «31 dicembre 2027» per le disposizioni seguenti, e per CH-TSI CCS-006 la data «novembre 2024» è sostituita da «giugno 2024»:

— CH-TSI CCS-006 (versione 3.0 del giugno 2024)

— CH-TSI CCS-019 (versione 3.1 del giugno 2024)

— CH-TSI CCS-026 (versione 2.2 del giugno 2024)

— CH-TSI CCS-032 (versione 2.2 del giugno 2024)

— CH-TSI CCS-033 (versione 2.1 del giugno 2024)

— CH-TSI CCS-038 (versione 1.2 del giugno 2024)

— CH-CSM-RA-001 (versione 2.1 del giugno 2024).

([7]) Raccomandazione (UE) 2019/780 della Commissione, del 16 maggio 2019, sulle modalità pratiche per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori delle infrastrutture (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 390).

([8]) Decisione di esecuzione (UE) 2020/453 della Commissione, del 27 marzo 2020, relativa alle norme armonizzate per i prodotti ferroviari redatte a sostegno della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 95 del 30.3.2020, pag. 1).

([9]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380).