2025/1251

27.6.2025

DECISIONE (UE) 2025/1251 DEL CONSIGLIO

del 16 giugno 2025

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea alla 17ª sessione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) riguardo alla revisione delle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri», all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, alla marcatura dei veicoli, al sottosistema «Infrastruttura» e al sottosistema «Applicazioni telematiche per il trasporto merci», e riguardo all'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF

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»), mediante la decisione 2013/103/UE del Consiglio [1] e all'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) di adesione dell'Unione europea alla convenzione COTIF [2].

(2) A norma dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera f), della COTIF, è stato istituito il comitato di esperti tecnici («CTE») dell'OTIF.

(3) A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), della COTIF e conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, delle 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) – appendice F della COTIF, il CTE è competente per l'adozione o la modifica, tra l'altro, delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) applicabili al sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» (UTP LOC&PAS), all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (UTP PRM), alla marcatura dei veicoli (UTP Marking), al sottosistema «Infrastruttura» (UTP INF) e al sottosistema «Applicazioni telematiche per il trasporto merci» (UTP TAF).

(4) A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera e), della COTIF e conformemente all'articolo 21, paragrafo 4, delle regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale (ATMF – Appendice G della convenzione), il CTE è competente per l'adozione o la modifica, tra l'altro, del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF.

(5) Il CTE ha iscritto all'ordine del giorno della sua 17ª sessione, che si terrà il 17 e 18 giugno 2025, una proposta di decisioni di revisione dell'UTP LOC&PAS, dell'UTP PRM, dell'UTP Marking e dell'UTP INF, di modifica dell'appendice I dell'UTP TAF e di aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF.

(6) Gli atti previsti del CTE avranno effetti giuridici.

(7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CTE, poiché le decisioni proposte vincoleranno l'Unione a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, dell'APTU e dell'articolo 35, paragrafi 3 e 4, della COTIF.

[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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

[2] 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Gli obiettivi delle suddette decisioni consistono nell'allineare l'UTP LOC&PAS, l'UTP PRM, l'UTP Marking e l'UTP INF al regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione [3] («pacchetto STI 2023»), nell'allineare i riferimenti ai documenti tecnici dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) delle specifiche tecniche di interoperabilità relative relativi alle «applicazioni telematiche per il trasporto merci» (STI TAF) elencati nell'appendice I dell'UTP TAF del regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione [4], e nell'aggiornare il manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF tenendo conto del riscontro derivante dall'esperienza degli Stati contraenti della COTIF.

(9) Le decisioni previste dell'OTIF di revisione dell'UTP PRM, dell'UTP Marking e dell'UTP INF sono in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione in quanto contribuiscono all'allineamento della normativa OTIF alle corrispondenti disposizioni del diritto dell'Unione e dovrebbero pertanto essere sostenute dall'Unione.

(10) Le decisioni previste dell'OTIF di revisione dell'UTP LOC&PAS e di modifica dell'appendice I dell'UTP TAF sono altresì generalmente in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione e contribuiscono all'allineamento della normativa OTIF alle disposizioni equivalenti del diritto dell'Unione. Alcune delle modifiche proposte dall'OTIF dovrebbero tuttavia essere allineate al pacchetto STI 2023. È pertanto necessario proporre modifiche delle decisioni previste dell'OTIF di revisione dell'UTP LOC&PAS e di modifica dell'appendice I dell'UTP TAF, al fine di garantire l'allineamento all'acquis dell'Unione modificato dal pacchetto STI 2023. L'Unione dovrebbe pertanto sostenere le decisioni previste a condizione che tali modifiche siano introdotte,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione alla 17ª sessione del comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) riguardo alla revisione delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) applicabili al sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» (UTP LOC&PAS), all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (UTP PRM), alla marcatura dei veicoli (UTP Marking), al sottosistema «Infrastruttura» (UTP INF), riguardo all'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici delle specifiche tecniche di interoperabilità relative alle «applicazioni telematiche per il trasporto merci» (STI TAF) elencati nell'appendice I delle UTP relative alle «applicazioni telematiche per il trasporto merci» (UTP TAF) e riguardo all'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF è la seguente:

1) votare a favore della revisione dell'UTP LOC&PAS applicabile al sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» proposta dal CTE, che figura nel documento di lavoro del CTE TECH-25003 UTP LOC&PAS, a condizione che siano introdotte le modifiche elencate di seguito:

   a) al punto 1 (Introduction) dell'allegato, secondo comma, sostituire il termine «infrastructure» con «network(s)»;

   b) al punto 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) dell'allegato, quarto comma, sopprimere «UTP WAG»;

   c) al punto 2.2.1 (Train formation), paragrafo 1, sostituire il termine «OTIF technical admission» con «UTP verification procedure»;

   d) sopprimere i punti 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) e 3.2.2 (Requirements specific to other subsystems);

   e) al punto 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) sostituire il titolo della lettera d) (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) con «Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem»;

[3] Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione, del 10 agosto 2023, recante modifica dei regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1300/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014 e (UE) n. 1304/2014 e del regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

[4] Regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Applicazioni telematiche per il trasporto merci del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 62/2006 (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

f) al punto 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), paragrafo 8; al punto 4.2.4.3 (Type of brake system), paragrafi 3 e 4; al punto 4.2.4.4.1 (Emergency braking command), paragrafo 3; al punto 4.2.4.4.2 (Service braking command), paragrafo 5; al punto 4.2.4.4.4 (Dynamic braking command), paragrafo 4; al punto 4.2.4.8.2 (Magnetic track brake), paragrafo 6; al punto 4.2.4.8.3 (Eddy current track brake), paragrafo 9; al punto 4.2.5.5.6 (Door opening), paragrafo 2; al punto 4.2.8.1.2 (Requirements on performance), paragrafo 8; al punto 4.2.8.2.4 (Maximum power and current from the overhead contact line), paragrafo 4; al punto 4.2.8.2.9.8 (Running through phase or system separation sections (RST level)], paragrafo 5, secondo comma; al punto 4.2.9.1.6 (Driver's desk-Ergonomics), paragrafi 5 e 6; al punto 4.2.9.3.6 (Radio Remote control function by staff for shunting operation), paragrafo 4; ai punti 4.2.9.3.8.1 (Sleeping mode), 4.2.9.3.8.2 (Passive shunting), 4.2.9.3.8.3 (Non leading), 4.2.9.3.9 (Traction status); al punto 4.2.10.4.2 (Smoke Control), paragrafo 5, e al punto 4.2.13 (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— sostituire «signalling system» con «control-command and signalling subsystem»;

— sopprimere «See point 4.3.4»;

g) al punto 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile) sopprimere la dicitura «Note to points (1) – (4):»;

h) al punto 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) sostituire il terzo comma con «For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.»;

i) al punto 4.2.7.1.4 (Lamp controls), paragrafo 3, sostituire «a flashing/blinking mode» con «an automatic flashing/blinking mode»;

j) al punto 4.2.9.6 (Recording device), paragrafo 1, sostituire il quarto comma con «Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded»;

k) al punto 4.2.12.2 (General documentation), punto 24:

— al primo trattino, sostituire «signalling equipment» con «control-command and signalling subsystem»;

— sostituire il secondo trattino con «conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical ecc.).»;

l) al punto 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), paragrafo 1, sopprimere «and assessing entity»;

m) al punto 7.3.2 (List of specific cases) sopprimere tutti i casi specifici relativi al Regno Unito per l'Irlanda del Nord;

2) votare a favore delle modifiche dell'UTP PRM applicabile 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 TECH-25004 UTP PRM;

3) votare a favore delle modifiche dell'UTP Marking applicabile alla marcatura dei veicoli proposte dal CTE che figurano nel documento di lavoro del CTE TECH-25005 UTP Marking;

4) votare a favore delle modifiche dell'UTP INF applicabile al sottosistema «Infrastruttura» proposte dal CTE che figurano nel documento di lavoro del CTE TECH-25006 UTP INF;

5) votare a favore dell'allineamento dei riferimenti dei documenti tecnici dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) relativi alle «applicazioni telematiche per il trasporto merci» (STI TAF) elencati nell'appendice I dell'UTP TAF del regolamento (UE) n. 1305/2014 proposto dal CTE che figura nel documento di lavoro del CTE TECH-25007 UTP TAF, a condizione che sia introdotta la modifica seguente:

— nella tabella dell'appendice I sostituire la riga 6 come segue:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024

6) votare a favore dell'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF proposto dal CTE che figura nel documento di lavoro del CTE TECH-25011 Handbook, a condizione che siano introdotte le modifiche elencate di seguito:

   — punto 5.3.3 – SPECIFIC CASES

   — al primo trattino, sostituire «A specific case is primarily used» con «A specific case should be used»;

   — al primo trattino, aggiungere «due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.» a «deviation from a requirement in the UTP»;

   — al primo trattino, sostituire «and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTP» con «A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs»;

   — al quinto trattino, sostituire «the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose» con «the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method»;

   — punto 5.4 – NATIONAL TECHNICAL REQUIREMENTS

   — al quarto comma, sostituire «In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case» con «In case a national technical requirement falls, in full or in part, within the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case»;

   — punto 10.3 – CORRELATION WITH UNION LAW

   — al secondo comma, sostituire «whether an ECM» con «whether their ECM»;

   — al quarto comma, primo trattino, sostituire «should be accepted» con «should be accepted in international traffic»;

   — al quarto comma, secondo trattino, sostituire «For the purpose of providing ECM services,» con «For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State,» e sostituire «Contracting States» con «that Contracting State»;

7) la Commissione può concordare modifiche minori degli atti del CTE di cui al presente articolo senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

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

Articolo 3

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

Fatto a Lussemburgo, il 16 giugno 2025

Per il Consiglio

Il presidente

P. HENNIG-KLOSKA