



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea alla 17^a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda la revisione delle prescrizioni tecniche uniformi 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), al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) e all'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La 17^a sessione del comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) si terrà a Berna il 17 e 18 giugno 2025. L'ordine del giorno della riunione prevede l'adozione delle proposte seguenti:

- revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS);
- revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (UTP PRM);
- revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile alla marcatura dei veicoli (UTP Marking);
- revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema "Infrastruttura" (UTP INF);
- modifica dell'appendice I (riferimenti ai documenti tecnici) della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF);
- aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF.

L'ordine del giorno della riunione e i documenti relativi alle proposte da adottare sono disponibili sul sito web dell'OTIF https://otif.org/en/?page_id=1025.

L'OTIF sviluppa regimi giuridici uniformi per i trasporti internazionali per ferrovia in tre grandi settori di attività: interoperabilità tecnica, merci pericolose e diritto contrattuale in ambito ferroviario.

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 membri¹ sono parti contraenti.

Il 16 giugno 2011 il Consiglio ha adottato la decisione 2013/103/UE del Consiglio concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'OTIF 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 ("accordo di adesione UE-COTIF")².

¹ Solo Cipro e Malta non sono parti contraenti.

² 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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

L'accordo è entrato in vigore il 1° luglio 2011.

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 riguarda pertanto la normativa ferroviaria relativa a diverse questioni ferroviarie tecniche e giuridiche, suddivise in due parti: la convenzione stessa, che disciplina il 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 per ferrovia 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 18 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, quali definite al capo II della direttiva (UE) 2016/797³.

Le appendici F e G sono applicate da 43 dei 50 Stati che aderiscono alla COTIF, fra cui i 25 Stati membri dell'UE già citati.

Sulla base dell'appendice H della COTIF, vi sono 4 allegati per i metodi comuni di sicurezza. Nell'ambito della COTIF, gli allegati delle EST UR hanno le medesime finalità dei metodi comuni di sicurezza (CSM) dell'UE per l'ammissione al traffico internazionale, quali definiti al capo II della direttiva (UE) 2016/798⁴.

L'entrata in vigore dell'appendice H è ancora in attesa di approvazione da parte di due terzi degli Stati che sono parti dell'OTIF.

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

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

Il comitato di esperti tecnici (CTE) è stato istituito dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera f), della COTIF. 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 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 all'articolo 6 dell'appendice F (APTU), il CTE è competente per l'adozione o la modifica delle UTP.

A norma dell'articolo 21, paragrafo 4, dell'appendice G (ATMF), il CTE è competente per la raccomandazione di metodi e pratiche relativi all'ammissione tecnica del materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale.

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 agli articoli 16 e 20 e all'articolo 33, paragrafo 6, della COTIF. Le decisioni entrano in vigore a norma dell'articolo 35, paragrafi 3 e 4, della convenzione.

2.4. Atti di cui è prevista l'adozione da parte del CTE in occasione della sessione del 17 e 18 giugno 2025

2.4.1. *Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS)*

L'UTP LOC&PAS stabilisce requisiti funzionali e tecnici per l'ammissione di locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri al traffico internazionale all'interno dei territori di tutti gli Stati contraenti della COTIF, in linea con le ATMF UR, e riguarda i requisiti di progettazione e produzione, nonché le procedure di verifica.

Obiettivo della presente proposta di revisione dell'UTP LOC&PAS è far sì che essa rimanga allineata agli sviluppi giuridici nell'Unione europea e aggiornare i casi specifici e le particolari norme di attuazione. La proposta chiarisce inoltre l'ambito di applicazione dell'UTP

LOC&PAS e la sua applicazione ai veicoli idonei alla libera circolazione e ai veicoli intercambiabili.

Le modifiche proposte prevedono:

- chiarimenti in merito all'ambito di applicazione e all'applicazione stessa dell'UTP;
- l'aggiornamento dei riferimenti alla legislazione dell'UE e alle norme;
- nuove disposizioni relative alle interfacce tra il sottosistema "Materiale rotabile" e la parte di bordo del sottosistema "Controllo-comando e segnalamento", presenti all'interno di un veicolo;
- la modifica delle disposizioni riguardanti l'acqua rilasciata dai servizi igienici di bordo o attraverso tali servizi;
- la modifica delle disposizioni riguardanti la corrente massima a treno fermo per pantografo;
- nuove disposizioni relative alle funzioni di rilevamento e prevenzione dei deragliamenti;
- la modifica delle disposizioni riguardanti il dispositivo di registrazione del treno;
- requisiti aggiuntivi relativi alla documentazione che deve essere fornita con il materiale rotabile;
- disposizioni aggiuntive relative all'ammissione a un'ampia area di impiego, applicabili a particolari tipi di carrozze per il trasporto di passeggeri, vale a dire ai veicoli intercambiabili;
- l'aggiornamento delle norme di attuazione, in particolare tramite l'eliminazione dei termini di validità (fasi A e B) per i veicoli e i tipi di veicoli conformi alle versioni precedenti dell'UTP;
- l'aggiornamento dei casi specifici e delle particolari norme di attuazione per gli Stati contraenti non appartenenti all'UE;
- modifiche redazionali per allineare l'UTP alla prassi più recente.

2.4.2. Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (UTP PRM)

L'UTP PRM stabilisce requisiti di accessibilità armonizzati per i veicoli passeggeri utilizzati nel traffico internazionale nell'ambito di applicazione delle ATMF UR.

Obiettivo della presente proposta di revisione dell'UTP PRM è far sì che essa rimanga allineata agli sviluppi giuridici nell'Unione europea. La proposta chiarisce inoltre l'ambito di applicazione dell'UTP PRM per quanto riguarda i veicoli e altri sottosistemi. In particolare, l'applicazione dell'UTP PRM è generalmente obbligatoria per il nuovo materiale rotabile per il trasporto di passeggeri ammesso al traffico internazionale conformemente alle ATMF UR. L'UTP PRM descrive anche parametri facoltativi per i sottosistemi "infrastruttura", "aspetti operativi" e "applicazioni telematiche".

Le modifiche proposte prevedono:

- chiarimenti in merito all'ambito di applicazione e all'applicazione stessa dell'UTP;
- l'aggiornamento dei riferimenti alla legislazione dell'UE e alle norme;

- la modifica delle disposizioni riguardanti i segnali acustici relativi all'apertura e alla chiusura delle porte passeggeri;
- la modifica e l'aggiunta di disposizioni riguardanti le informazioni dinamiche sull'itinerario visualizzate all'interno e all'esterno dei treni;
- l'aggiornamento delle norme di attuazione, conformemente alle norme di attuazione dell'UTP LOC&PAS;
- modifiche redazionali per allineare l'UTP alla prassi più recente.

2.4.3. *Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile alla marcatura dei veicoli (UTP Marking)*

L'UTP Marking stabilisce i requisiti applicabili ai veicoli utilizzati negli Stati contraenti della COTIF in relazione ai numeri dei veicoli e alle marcature alfabetiche riportate sui rispettivi telai.

L'obiettivo della presente proposta di revisione dell'UTP Marking è aggiornare i riferimenti alle disposizioni dell'UE. Inoltre, per facilitare la comprensione delle norme, è opportuno aggiungere informazioni per chiarire il significato del numero europeo di veicolo (EVN) per i carri merci. Sono incluse anche correzioni linguistiche e modifiche redazionali.

2.4.4. *Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema "Infrastruttura" (UTP INF)*

L'UTP INF definisce i parametri dell'infrastruttura ferroviaria pertinenti in termini di compatibilità con i veicoli utilizzati nel traffico internazionale nell'ambito di applicazione delle ATMF UR e i metodi specifici per verificare tali parametri.

Obiettivo della presente proposta di revisione dell'UTP INF è far sì che essa rimanga allineata agli sviluppi giuridici nell'Unione europea e aggiornare i casi specifici e le particolari norme di attuazione.

Le modifiche proposte prevedono:

- chiarimenti in merito all'ambito di applicazione e all'applicazione facoltativa dell'UTP;
- l'aggiornamento dei riferimenti alla legislazione dell'UE e alle norme;
- nuove disposizioni relative al trasporto combinato;
- disposizioni aggiornate relative alle categorie di linee;
- nuove disposizioni relative alle variazioni massime di pressione nelle gallerie a velocità operative pari o superiori a 200 km/h;
- la modifica delle disposizioni riguardanti l'applicazione volontaria dell'UTP all'infrastruttura esistente;
- l'aggiornamento dei casi specifici e delle particolari norme di attuazione per gli Stati contraenti non appartenenti all'UE;
- modifiche redazionali per allineare l'UTP alla prassi più recente.

2.4.5. Modifica dell'UTP Applicazioni telematiche per il trasporto merci (UTP TAF)

L'UTP TAF stabilisce prescrizioni relative al processo di comunicazione tra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, alle banche dati di localizzazione dei movimenti di treni e carri e alle informazioni da trasmettere ai clienti del trasporto merci.

Obiettivo della proposta è allineare i riferimenti ai documenti tecnici ERA della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF.

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 definite nel documento tecnico ERA-TD-105: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model.

2.4.6. Aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF

Il manuale descrive i requisiti per l'attuazione e l'applicazione dell'appendice F (APTU UR) e dell'appendice G (ATMF UR) della COTIF per il trasporto internazionale per ferrovia e descrive i vari ruoli e responsabilità in relazione all'attuazione e all'applicazione. È concepito per fungere da riferimento pratico per i membri dell'OTIF e gli Stati interessati ad aderire alla COTIF, in particolare per le autorità, i soggetti e gli attori nei rispettivi settori ferroviari.

Il manuale non è giuridicamente vincolante ai sensi della COTIF, ma può comunque produrre effetti giuridici. È adottato dal CTE dell'OTIF, istituito dalla COTIF, il quale ha il potere di adottare il manuale e le relative modifiche, ossia raccomandazioni conformemente all'articolo 21, paragrafo 4, delle ATMF UR. Il manuale (e quindi la modifica prevista allo stesso) fornirebbe informazioni sul modo in cui l'UE deve adempiere ai propri obblighi ai sensi della COTIF.

L'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF è necessario per tenere conto dell'esperienza acquisita dagli Stati contraenti della COTIF.

3.1. 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."

A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, l'Unione ha competenza esclusiva in relazione agli impegni internazionali da assumere nel contesto della COTIF, compresi gli strumenti giuridici adottati a norma della stessa, quando tali impegni rischiano di incidere sulle norme vigenti dell'Unione o di modificarne la portata.

L'obiettivo delle decisioni proposte è:

- allineare le UTP LOC&PAS, UTP PRM, UTP INF e UTP Marking al regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione⁵ ("pacchetto STI 2023");
- allineare i riferimenti ai documenti tecnici ERA della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF.

Tali decisioni rientrano nel settore dei servizi di trasporto ferroviario. La loro adozione rischia pertanto di incidere o modificare le norme dell'Unione che disciplinano in larga misura il settore dei servizi di trasporto ferroviario. L'Unione, rappresentata dalla Commissione, esercita pertanto il diritto di voto per l'adozione di tali decisioni.

3.2. Conclusioni proposte

Per tutti i motivi specificati rispettivamente ai punti da 2.4.1 a 2.4.6, l'Unione dovrebbe votare come proposto di seguito rispettivamente ai punti da 3.2.1 a 3.2.6.

3.2.1. Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS)

L'Unione europea dovrebbe votare a favore della revisione dell'UTP LOC&PAS proposta nel documento di lavoro TECH-25003, a condizione che siano introdotte le modifiche elencate di seguito. Qualora tali modifiche non siano introdotte, l'Unione europea dovrebbe votare contro la proposta di revisione dell'UTP LOC&PAS.

- (a) Al punto 1 (Introduction) dell'allegato, secondo comma, il termine "infrastructure" dovrebbe essere sostituito con "network(s)" per rispecchiare il fatto che la compatibilità tecnica non si limita all'infrastruttura, ma comprende anche gli aspetti relativi all'energia e al segnalamento a terra;
- (b) al punto 2.1 (The rolling stock subsystem as part of the rail system) dell'allegato, quarto comma, ", UTP WAG" dovrebbe essere soppresso in quanto tale UTP si riferisce solo al sottosistema "locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" che non è contemplato dall'UTP WAG;
- (c) al punto 2.2.1 (Train formation), paragrafo 1, il termine "OTIF technical admission" dovrebbe essere sostituito con "UTP verification procedure" per coerenza con il punto 0.1, paragrafo 4;
- (d) i punti 3.2.1 (General requirements, requirements related to maintenance and operation) e 3.2.2 (Requirements specific to other subsystem) dovrebbero essere soppressi per consentire l'allineamento al pacchetto STI 2023;
- (e) al punto 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour), il titolo della lettera d) dovrebbe essere sostituito con "Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem" per consentire il pieno allineamento al pacchetto STI 2023;

⁵ 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).

- (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;
- (g) 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):
 - "signalling system" dovrebbe essere sostituito con "control-command and signalling subsystem";
 - "See point 4.3.4" dovrebbe essere soppresso, considerando che tale riferimento non è correlato al contenuto del punto 4.2.3.4.2;
- (h) al punto 4.2.4.6.1 (Limit of wheel rail adhesion profile), la dicitura "Note to points (1) – (4)" dovrebbe essere soppressa in quanto il relativo testo è un requisito e non una nota;
- (i) al punto 4.2.4.7 (Dynamic brake – Braking system linked to traction system), il terzo comma dovrebbe essere sostituito 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." per consentire il pieno allineamento al pacchetto STI 2023;
- (j) al punto 4.2.7.1.4 (Lamp controls), paragrafo 3, "a flashing/blinking mode" dovrebbe essere sostituito con "an automatic flashing/blinking mode" per consentire l'allineamento al pacchetto STI 2023;
- (k) al punto 4.2.9.6 (Recording device), paragrafo 1, il quarto comma dovrebbe essere sostituito con "Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded" per consentire l'allineamento al pacchetto STI 2023;
- (l) al punto 4.2.12.2 (General documentation), punto 24:
 - al primo trattino, "signalling equipment" dovrebbe essere sostituito con "control-command and signalling subsystem";
 - il secondo trattino dovrebbe essere sostituito con "conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).";
- (m) al punto 6.2.6 (Assessment of documentation requested for operation and maintenance), paragrafo 1, "and assessing entity" dovrebbe essere soppresso per consentire l'allineamento al pacchetto STI 2023;

- (n) al punto 7.3.2 tutti i casi specifici relativi al Regno Unito per l'Irlanda del Nord dovrebbero essere soppressi in quanto già definiti nella STI LOC&PAS.

3.2.2. Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (UTP PRM)

L'Unione europea dovrebbe votare a favore della revisione dell'UTP PRM proposta dall'OTIF nel documento di lavoro del CTE TECH-25004.

3.2.3. Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile alla marcatura dei veicoli (UTP Marking)

L'Unione europea dovrebbe votare a favore della revisione dell'UTP Marking proposta dall'OTIF nel documento di lavoro del CTE TECH-25005.

3.2.4. Revisione della prescrizione tecnica uniforme applicabile al sottosistema "Infrastruttura" (UTP INF)

L'Unione europea dovrebbe votare a favore della revisione dell'UTP INF proposta dall'OTIF nel documento di lavoro del CTE TECH-25006.

3.2.5. Modifica dell'UTP Applicazioni telematiche per il trasporto merci (UTP TAF)

L'Unione europea dovrebbe votare a favore delle modifiche dell'UTP TAF proposte dall'OTIF nel documento di lavoro del CTE TECH-25007, a condizione che sia introdotta la modifica indicata di seguito. Qualora tale modifica non sia introdotta, l'Unione europea dovrebbe votare contro la proposta di revisione dell'UTP TAF.

- Nella tabella dell'appendice I, la riga 6 dovrebbe essere sostituita come segue per fare riferimento alla versione aggiornata dei documenti tecnici della STI TAF pubblicati dall'Agenzia⁶:

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

3.2.6. Aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF

L'Unione europea dovrebbe votare a favore delle modifiche del manuale proposte dall'OTIF nel documento di lavoro del CTE TECH-25011, a condizione che siano introdotte le modifiche elencate di seguito. Qualora tali modifiche non siano introdotte, l'Unione europea dovrebbe votare contro la proposta di aggiornamento del manuale.

⁶ Disponibili all'indirizzo [TSI TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI TAF · GitHub](#).

Punto 5.3.3 relativo ai casi specifici

- Un caso specifico dovrebbe essere utilizzato per specificare una deviazione da un requisito dell'UTP dovuta a vincoli tecnici che incidono sulla compatibilità con il sistema esistente.
- È opportuno utilizzare un requisito tecnico nazionale per definire un requisito diverso da quelli stabiliti nelle UTP.
- Nel caso in cui il metodo di valutazione di un caso specifico sia complesso e troppo lungo per essere descritto nell'UTP, il caso specifico nell'UTP può invece fare riferimento a uno specifico requisito tecnico nazionale che definisce il metodo di valutazione corrispondente.

Punto 5.4 relativo ai requisiti tecnici nazionali

- Nel caso in cui un requisito tecnico nazionale rientri, in tutto o in parte, nell'ambito di applicazione di un requisito stabilito nell'UTP, dovrebbe essere trasferito nell'UTP sotto forma di caso specifico.

Punto 10.3 relativo alla correlazione con il diritto dell'UE

- Sebbene i requisiti che i soggetti responsabili della manutenzione ("ECM") devono soddisfare per essere certificati e le qualifiche degli organismi di certificazione ECM siano entrambi armonizzati tra l'UE e l'OTIF, la competenza degli organismi di certificazione ECM di paesi terzi è limitata al rilascio della certificazione ECM solo al di fuori dell'UE, indipendentemente dal fatto che i requisiti ECM siano equivalenti nel diritto dell'UE e nella COTIF e indipendentemente dal fatto che l'UE accetti veicoli conformi all'UTP nel traffico internazionale verso l'UE sulla base della COTIF. Gli organismi di certificazione ECM di paesi terzi non dovrebbero pertanto certificare gli ECM nell'UE, a meno che un accordo specifico con l'UE lo consenta.
- Considerando che le ATMF UR non comprendono condizioni di accesso al mercato per la fornitura di servizi, gli ECM e gli organismi di certificazione ECM di paesi terzi non possono far valere il diritto di fornire i propri servizi in un altro Stato sulla base della COTIF, ma la fornitura di tali servizi nel territorio di uno o più di tali Stati può essere autorizzata da decisioni unilaterali o multilaterali tra di essi.

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'accordo⁷.

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

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*"⁸.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il CTE è un organo istituito da un accordo, ossia dalla COTIF, in particolare a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera f).

Gli atti di cui sopra, che il CTE è chiamato ad adottare in occasione della 17^a sessione, costituiscono atti aventi effetti giuridici.

Gli atti previsti modificano il quadro giuridico dell'OTIF. Poiché l'Unione è parte contraente a pieno titolo della COTIF⁹, gli atti previsti avranno carattere vincolante per l'Unione nel diritto internazionale conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, dell'APTU e all'articolo 35, paragrafi 3 e 4, della COTIF.

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

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.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

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

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.

⁸ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

⁹ 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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea alla 17^a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda la revisione delle prescrizioni tecniche uniformi 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), al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) e 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"), conformemente alla decisione 2013/103/UE del Consiglio¹⁰ 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 ("accordo")¹¹.
- (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

¹⁰ 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](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ GU L 51 del 23.2.2013, pag. 8.

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.
- (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 Commissione¹², nell'allineare i riferimenti ai documenti tecnici ERA della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF e nell'aggiornare il manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF tenendo conto dell'esperienza acquisita dagli 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 disposizioni equivalenti 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 regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione¹³ ("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'UE modificato da ultimo dal pacchetto STI 2023. L'Unione dovrebbe pertanto sostenere le decisioni previste a condizione che tali modifiche siano introdotte,

¹² 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).

¹³ 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).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 17ª sessione del comitato di esperti tecnici (CTE) della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980 per quanto riguarda la revisione dell'UTP LOC&PAS applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri", la revisione dell'UTP PRM applicabile all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, la revisione dell'UTP Marking applicabile alla marcatura dei veicoli, la revisione dell'UTP INF applicabile al sottosistema "Infrastruttura" e l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF e 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 subsystem);
 - (e) al punto 4.2.3.4.2 (Running dynamic behaviour) sostituire il titolo della lettera d) con "Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem";
 - (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, etc.).";
 - (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 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'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 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	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

		Model		
--	--	-------	--	--

- 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, "A specific case is primarily used" dovrebbe essere sostituito con "A specific case should be used";
 - al primo trattino, "deviation from a requirement in the UTP" dovrebbe essere completato con "due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.";
 - al primo trattino, "and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs" dovrebbe essere sostituito con ". A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs";
 - al quinto trattino, "the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose" dovrebbe essere sostituito 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, "In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case" dovrebbe essere sostituito con "In case a national technical requirement falls, in full or in part, in 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 EU Law
 - al secondo comma, "whether an ECM" dovrebbe essere sostituito con "whether their ECM";
 - al quarto comma, primo trattino, "should be accepted" dovrebbe essere sostituito con "should be accepted in international traffic";
 - al quarto comma, secondo trattino, "For the purpose of providing ECM services," dovrebbe essere sostituito con "For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State," e "Contracting States" dovrebbe essere sostituito con "that Contracting State";
- 7) la Commissione può concordare modifiche minori degli atti di cui al presente articolo senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

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.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il 16 giugno 2025.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*