

Bruxelles, 21 aprile 2020
(OR. en)

7440/20

Fascicolo interistituzionale:
2020/0061(NLE)

TRANS 162

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	20 aprile 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 154 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in occasione della 13a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per l'adozione di modifiche alle UTP relative al rumore del materiale rotabile, ai carri merci e alla marcatura dei veicoli, e della revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e delle specifiche relative ai registri dei veicoli

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 154 final.

All.: COM(2020) 154 final

Bruxelles, 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in occasione della 13a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per l'adozione di modifiche alle UTP relative al rumore del materiale rotabile, ai carri merci e alla marcatura dei veicoli, e della revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e delle specifiche relative ai registri dei veicoli

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La 13^a sessione del comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) si terrà a Berna il 16 e 17 giugno 2020. L'ordine del giorno della riunione prevede:

- una proposta di modifica dell'UTP relativa al rumore del materiale rotabile;
- una proposta di modifica dell'UTP relativa ai carri merci;
- una proposta di modifica dell'UTP relativa alla marcatura dei veicoli;
- una proposta di revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (regolamento ECM); nonché
- una proposta di revisione integrale delle specifiche relative ai registri di immatricolazione.

La posizione che dovrà essere assunta 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 2011¹. 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 il funzionamento dell'organizzazione, i suoi obiettivi, le sue competenze, le relazioni con le parti 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 funzionamento dell'OTIF, e le otto appendici (compresa una nuova appendice H che sarà adottata prossimamente durante la 13^a assemblea generale dell'OTIF) che stabiliscono regole uniformi in ambito ferroviario.

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 (*GUL 51 del 23.2.2013, pag. 1*).

- 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 - Contratti di utilizzazione dei 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

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. Elabora le appendici APTU e ATMF e le regole uniformi applicabili al materiale ferroviario 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 della conformità dei veicoli;
- le disposizioni relative alla manutenzione dei veicoli;
- le responsabilità per la composizione dei treni e la sicurezza di esercizio dei veicoli;
- le disposizioni concernenti la determinazione e la valutazione dei rischi;
- le specifiche dei registri.

Il CTE possiede attualmente un gruppo di lavoro permanente (WG TECH) che è responsabile della preparazione delle decisioni del comitato.

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.

Conformemente all'articolo 13, paragrafi 1, 4 e 5, dell'appendice G (ATMF), il CTE è competente anche per le decisioni relative all'istituzione o a modifiche, fusioni o abolizioni dei registri di immatricolazione nazionali (RIN). Infine, conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, dell'ATMF, il CTE è responsabile dell'adozione e della modifica delle norme in materia di certificazione e di verifica applicabili 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 16-17 giugno 2020

2.4.1. Modifica delle UTP relative al rumore del materiale rotabile, ai carri merci e alla marcatura dei veicoli

Le prescrizioni tecniche uniformi (UTP) dell'OTIF sono una serie di specifiche tecniche derivanti da principi, obiettivi e procedure della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) per la costruzione e la gestione del materiale ferroviario, con l'obiettivo primario di ottenere il massimo livello di interoperabilità. In questo senso 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 al rumore del materiale rotabile

L'UTP relativa al rumore del materiale rotabile stabilisce prescrizioni di base e aggiuntive riguardanti le emissioni acustiche del materiale rotabile. Attualmente tali prescrizioni sono equivalenti a quelle della STI sul rumore di cui al regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione². L'obiettivo delle modifiche all'UTP proposte è di dare alle parti la possibilità di limitare l'utilizzo di carri vecchi, non conformi alle moderne prescrizioni in tema di rumore di transito, su linee ferroviarie definite per le quali il rumore costituisce un problema.

² Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile — rumore", che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (*GUL 356 del 12.12.2014, pag. 421*).

Il 16 maggio 2019, la Commissione ha adottato una modifica³ del suo regolamento (UE) n. 1304/2014 che estende l'ambito di applicazione della STI sul rumore e introduce l'approccio della "tratta meno rumorosa" per l'infrastruttura, da applicarsi a partire dal 2024 in tutta l'UE. La futura UTP sul rumore non include la definizione di "tratta meno rumorosa", la cui individuazione è lasciata alla discrezione degli Stati contraenti al di fuori dell'UE. Tale scostamento rispetto alla STI dell'UE non è comunque ritenuto pregiudizievole per l'UE, a condizione che la data di inizio dell'implementazione delle tratte meno rumorose sia in linea con quella dell'UE, in quanto non riguarda il traffico da o verso l'UE.

La decisione del CTE di modificare la UTP relativa al rumore del materiale rotabile ha per obiettivo il mantenimento dell'equivalenza, definita dall'ATMF, con la STI sul rumore di cui al regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, modificato nel 2019.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della modifica dell'UTP relativa al rumore del materiale rotabile proposta dall'OTIF.

- UTP relativa ai carri merci

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 sui carri merci di cui al regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione⁴.

Il 16 maggio 2019, la Commissione ha adottato una modifica⁵ del suo regolamento (UE) n. 321/2013.

La decisione del CTE di modificare la UTP relativa ai carri merci ha per obiettivo il mantenimento dell'equivalenza con il regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, recentemente modificato.

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

- UTP relativa alla marcatura dei veicoli

L'UTP relativa alla marcatura dei veicoli stabilisce prescrizioni riguardanti i contrassegni dei carri. A tale UTP non corrisponde un'unica STI equivalente dell'Unione europea.

I punti da 1 a 6 di questa UTP sono attualmente equivalenti all'appendice P della STI EGT (allegato I della decisione 2007/756/CE, modificata da ultimo dalla decisione 2012/757/UE⁶),

³ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/774 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1304/2014 per quanto riguarda l'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile — Rumore" ai carri merci esistenti (*GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 89*).

⁴ Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "materiale rotabile — carri merci" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione (*GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1*).

⁵ 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*).

mentre i punti da 7 a 18 sono equivalenti all'appendice 6 della specifica dell'UE sul RIN (decisione 2007/756/CE della Commissione⁷).

La Commissione ha adottato una nuova STI EGT il 16 maggio 2019, con il regolamento (UE) 2019/773 della Commissione⁸, e un nuovo registro europeo dei veicoli il 25 ottobre 2018, con la decisione (UE) 2018/1614⁹ della Commissione.

La decisione di modificare l'UTP relativa alla marcatura dei veicoli ha per obiettivo il mantenimento dell'equivalenza con:

- i punti da 1 a 6 dell'appendice H del regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione (STI EGT), recentemente modificato;
- i punti da 7 a 18 dell'appendice 6 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione (registro europeo dei veicoli o EVR).

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della modifica dell'UTP relativa alla marcatura dei veicoli proposta dall'OTIF.

2.4.2. *Revisione integrale delle specifiche relative ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM)*

Il sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione stabilisce le prescrizioni e i criteri di valutazione applicabili alla certificazione degli ECM per i carri merci. Attualmente è equivalente al regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione¹⁰.

La Commissione ha adottato un nuovo atto, il regolamento (UE) 2019/779 della Commissione¹¹, del 16 maggio 2019, che abroga e sostituisce il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione ed estenderà il certificato ECM a tutti i tipi di veicoli a partire dal 16 giugno 2020.

⁶ Decisione 2012/757/UE della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che modifica la decisione 2007/756/CE (*GU L 345 del 15.12.2012, pag. 1*).

⁷ Decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE (*GU L 305 del 23.11.2007, pag. 30*).

⁸ 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*).

⁹ Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, del 25 ottobre 2018, che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione (*GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53*).

¹⁰ Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 maggio 2011, relativo ad un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007 (*GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22*).

¹¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019, che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione (*GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 360*).

La decisione del CTE di modificare l'allegato A dell'ATMF, riguardante le norme in materia di certificazione e di verifica applicabili ai soggetti responsabili della manutenzione, ha per obiettivo il mantenimento dell'equivalenza, come da definizione all'articolo 3 bis, paragrafo 5, dell'ATMF, con il regolamento (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019.

Per 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 le regole della COTIF. Va osservato che l'equivalenza è garantita soltanto per i carri merci.

Rispetto alle regole vigenti della COTIF, il testo proposto dal CTE non modifica in modo significativo le responsabilità degli ECM relativamente alla certificazione o le prescrizioni che gli ECM sono tenuti a rispettare in tale ambito. L'obiettivo principale del nuovo testo è di estendere a tutti i tipi di veicoli l'ambito di applicazione della certificazione, visto che il testo precedente era limitato alla certificazione degli ECM per i carri merci.

Riepilogando:

- il certificato ECM rimane obbligatorio per tutti gli ECM per i carri merci;
- il certificato ECM è ampliato al fine di includere i soggetti responsabili della manutenzione di tutti gli altri tipi di veicoli. In linea di principio, quindi, il certificato ECM sarebbe obbligatorio, con la seguente eccezione:
 - sono esentate dall'obbligo del certificato ECM le imprese ferroviarie che effettuano la manutenzione di altri veicoli, rispetto ai carri merci, utilizzati esclusivamente in proprio. In tali casi, l'autorità competente dello Stato in questione deve verificare il rispetto dei criteri e delle prescrizioni generali di cui all'allegato II della proposta.

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.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della revisione integrale delle specifiche riguardanti i soggetti responsabili della manutenzione (ECM) proposta dall'OTIF, a condizione che nel testo della COTIF siano integrate le modifiche di cui all'allegato del presente documento.

2.4.3. Revisione integrale delle specifiche dei registri di immatricolazione nazionali

Le attuali specifiche dei RIN applicabili a norma delle regole dell'OTIF sono equivalenti a quelle previste dalla decisione 2007/756/CE della Commissione.

Nel quadro del quarto pacchetto ferroviario, la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, che stabilisce le specifiche aggiornate dei registri nazionali dei veicoli dell'UE e le specifiche del registro europeo dei veicoli (EVR) che dal 2021 sostituirà i registri nazionali dei veicoli dell'UE e che abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione.

La decisione del CTE di modificare le specifiche dei registri di immatricolazione nazionali fa seguito all'adozione della decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione.

Entro il 2021, gli Stati membri dell'UE uniranno le forze e gestiranno le informazioni e le autorizzazioni relative ai veicoli attraverso un registro comune, il futuro EVR, che sostituirà i 25 registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri. Nell'ambito dell'OTIF, l'EVR

diventerebbe quindi il RIN per la regione dell'UE. L'EVR può essere messo a disposizione per i veicoli di altri paesi, in particolare dei paesi interessati dalla politica di vicinato dell'UE che si sono impegnati ad attuare il diritto dell'UE mediante accordi bilaterali con l'Unione europea (Norvegia, Svizzera, Balcani occidentali ecc.). Altri membri dell'OTIF possono chiedere l'iscrizione nell'EVR di veicoli ammessi al traffico internazionale.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della revisione integrale delle specifiche dei registri di immatricolazione nazionali (RIN) proposta dall'OTIF, a condizione che nel testo dell'OTIF siano integrate le modifiche di cui all'allegato del presente documento.

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'Unione, l'Unione ha acquisito la competenza esclusiva su questioni in materia di trasporti ferroviari nei casi in cui la COTIF o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa possono interessare o modificare la portata delle norme dell'Unione in vigore.

L'adozione delle modifiche avrà immancabilmente effetti sulle norme dell'Unione, dal momento che l'obiettivo della misura è allineare l'UTP sul rumore, l'UTP sui carri merci, l'UTP sulla marcatura, il regolamento ECM e le specifiche relative ai RIN rispettivamente ai regolamenti di esecuzione (UE) 2019/776, (UE) 2019/774, (UE) 2019/773 e (UE) 2019/779 della Commissione e alla decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, recentemente modificati.

Dato che ha la competenza esclusiva sulle questioni disciplinate dalle cinque suddette decisioni del CTE, l'Unione, rappresentata dalla Commissione, deve esercitare i diritti di voto per quanto riguarda l'adozione di queste cinque decisioni.

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA 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 un membro dell'organo o parte dell'accordo¹².

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*"¹³.

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 nazionali 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.

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 pertanto essere costituita dall'articolo 91 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

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

¹³ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in occasione della 13a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per l'adozione di modifiche alle UTP relative al rumore del materiale rotabile, ai carri merci e alla marcatura dei veicoli, e della revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e delle specifiche relative ai registri dei veicoli

II 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 alla decisione 2013/103/UE del Consiglio¹⁴.
- (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 all'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 al rumore del materiale rotabile (UTP sul rumore), ai carri merci (UTP sui carri merci) e alla marcatura dei veicoli (UTP sulla marcatura). Conformemente all'articolo 13, paragrafi 1, 4 e 5, dell'appendice G (ATMF), il CTE è competente anche per le decisioni relative all'istituzione o a modifiche, fusioni o abolizioni dei registri di immatricolazione nazionali (RIN). Infine, conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, dell'ATMF, il CTE è responsabile dell'adozione e della modifica delle norme in materia di certificazione e di verifica applicabili ai soggetti responsabili della manutenzione (ECM).
- (5) Il CTE ha inserito nell'ordine del giorno della 13^a sessione, che si terrà il 16 e 17 giugno 2020, alcune proposte di decisioni di modifica delle UTP relative al rumore del materiale rotabile, ai carri merci e alla marcatura dei veicoli, e di revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della

¹⁴ 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 (*GUL 51 del 23.2.2013, pag. 1*).

manutenzione (ECM) e delle specifiche relative ai registri di immatricolazione nazionali (RIN).

- (6) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel CTE, poiché le modifiche proposte vincoleranno l'Unione.
- (7) Tali modifiche sono finalizzate all'allineamento delle UTP relative al rumore del materiale rotabile, ai carri merci e alla marcatura dei veicoli e delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) rispettivamente ai regolamenti di esecuzione (UE) 2019/774¹⁵, (UE) 2019/776¹⁶, (UE) 2019/773¹⁷ e (UE) 2019/779¹⁸ della Commissione. Le specifiche relative ai registri dei veicoli sono state aggiornate alla luce della decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione¹⁹.
- (8) Le modifiche 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 che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in occasione della 13^a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per l'adozione delle modifiche alle UTP relative al rumore del materiale rotabile, ai carri merci e alla marcatura dei veicoli e della revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (regolamento ECM) e delle specifiche relative ai registri dei veicoli è la seguente:

¹⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/774 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1304/2014 per quanto riguarda l'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile — Rumore" ai carri merci esistenti (*GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 89*).

¹⁶ 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*).

¹⁷ 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*).

¹⁸ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019, che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione (*C/2019/3582- GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 360*).

¹⁹ Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, del 25 ottobre 2018, che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione (*GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53*).

- 1) votare a favore delle modifiche all'UTP sui carri merci proposte dal CTE, che figurano nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex e TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal;
- 2) votare a favore delle modifiche all'UTP sulla marcatura dei veicoli proposte dal CTE, che figurano nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Annex e TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal;
- 3) votare a favore delle modifiche all'UTP sul rumore del materiale rotabile proposte dal CTE, che figurano nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex e TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal;
- 4) votare a favore della revisione integrale delle norme in materia di certificazione e di verifica dei soggetti responsabili della manutenzione (regolamento ECM), a condizione che il testo che figura nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex e TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal sia modificato come indicato nell'allegato della presente decisione;
- 5) votare a favore della revisione integrale delle specifiche relative ai registri di immatricolazione nazionali (RIN), a condizione che il testo che figura nel documento di lavoro del CTE recante i riferimenti TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex e TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal sia modificato come indicato nell'allegato della presente 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*