

Bruxelles, 15 ottobre 2018
(OR. en)

13156/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0352(NLE)**

TRANS 449

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	12 ottobre 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 684 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della procedura scritta che sarà avviata dal comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per l'adozione di modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi UTP GEN-B e UTP TAF

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 684 final.

All.: COM(2018) 684 final



Bruxelles, 12.10.2018
COM(2018) 684 final

2018/0352 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della procedura scritta che sarà avviata dal comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per l'adozione di modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi UTP GEN-B e UTP TAF

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

Nell'undicesima sessione tenutasi a Berna il 12 e 13 giugno 2018 il comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) ha deciso di adottare, mediante procedura scritta, alcune modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP): UTP GEN-B relativa alla definizione dei sottosistemi e UTP TAF relativa alle applicazioni telematiche per il trasporto merci.

Le prescrizioni tecniche uniformi dell'OTIF sono un insieme di specifiche tecniche derivanti dai principi, dagli obiettivi e dalle procedure della COTIF per la costruzione e la gestione del materiale ferroviario, il cui scopo primario è la realizzazione del massimo livello di interoperabilità. In questo senso le prescrizioni tecniche uniformi dell'OTIF sono equivalenti alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dell'UE.

L'UTP GEN B definisce i sottosistemi del sistema ferroviario nel campo di applicazione APTU e ATMF; appendici F e G della convenzione. Essa è equivalente alle corrispondenti disposizioni dell'UE di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/797, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea¹.

L'UTP TAF stabilisce le prescrizioni di base e supplementari 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, che sono indispensabili per il funzionamento del sottosistema TAF. Essa è equivalente alla STI TAF².

L'attuale proposta di modifica, che sarà avviata mediante procedura scritta per la modifica delle summenzionate UTP, richiede una decisione del Consiglio che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione. Le modifiche proposte sono le seguenti:

- modifica dei punti 2.1, 2.2 e 2.3 dell'UTP GEN-B, come indicato nell'allegato della presente decisione e nel documento di lavoro TECH-18010-CTE11-5 del CTE³;
- aggiornamento dell'UTP TAF al fine di includere il nuovo elenco di documenti tecnici (appendice I) della STI TAF;

con l'obiettivo generale di garantire l'equivalenza tra STI e UTP.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF)

La COTIF è il testo giuridico istitutivo dell'OTIF. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della convenzione, lo scopo dell'OTIF è quello di promuovere, migliorare e agevolare, sotto ogni punto di vista, il traffico internazionale ferroviario, in particolare istituendo sistemi di regole uniformi nei vari settori giuridici relativi al traffico ferroviario internazionale. La COTIF disciplina la gestione dell'organizzazione, i suoi obiettivi, le sue competenze, le relazioni con gli Stati contraenti e le sue attività in generale.

¹ 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).

² 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 (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438).

³ <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea2-Working-Documents/2018/TECH-18010-CTE11-5-e-UTP-GEN-B-amendments.pdf>.

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 (compresa una nuova appendice H che sarà adottata all'imminente tredicesima assemblea generale dell'OTIF) 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 12 UTP relative all'interoperabilità tecnica.

La COTIF si applica a 46 Stati, tra cui 26 Stati membri dell'UE (tutti ad eccezione di Malta e Cipro).

2.2. L'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF)

Il 16 giugno 2011 il Consiglio ha adottato la decisione 2013/103/UE⁴ 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. L'accordo è entrato in vigore il 1° luglio 2011.

L'Unione è parte dell'accordo, così come tutti gli Stati membri ad eccezione di Cipro e Malta. La decisione 2013/103/UE del Consiglio specifica che la Commissione rappresenta l'Unione alle riunioni dell'OTIF. Essa contiene inoltre una dichiarazione dell'Unione riguardante l'esercizio delle competenze (allegato I) e stabilisce le disposizioni interne per il Consiglio, gli Stati membri e la Commissione in relazione ai lavori nell'ambito dell'OTIF (allegato III).

⁴ 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).

2.3. Il comitato di esperti tecnici dell'OTIF

Il CTE è un organo dell'OTIF istituito dall'articolo 8 della COTIF. Esso è composto dagli Stati membri dell'OTIF che applicano le appendici F e G (APTU e ATMF) della COTIF.

Il CTE è competente in materia di interoperabilità e armonizzazione tecnica nel settore ferroviario e di procedure tecniche di omologazione. Esso elabora le appendici APTU e ATMF e le 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 di conformità dei veicoli;
- le disposizioni relative alla manutenzione dei veicoli;
- le responsabilità relative alla composizione dei treni e alla sicurezza d'esercizio dei veicoli;
- le disposizioni concernenti la determinazione e la valutazione dei rischi;
- le specifiche dei registri.

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

2.4. L'adozione di atti mediante procedura scritta nel CTE

La normale procedura di adozione delle UTP è prescritta agli articoli 6 e 8 dell'APTU e può durare circa un anno e mezzo. Il CTE può inoltre adottare modifiche delle UTP mediante procedura scritta conformemente all'articolo 21, paragrafo, 3 del suo regolamento interno⁵; tale procedura è più veloce e può durare 6 mesi. All'undicesima sessione del CTE, conformemente all'articolo 21, paragrafo 3, del regolamento interno del CTE, su proposta del presidente i membri hanno deciso di adottare le modifiche mediante procedura scritta.

Conformemente all'articolo 21, paragrafo 3, del regolamento interno, il comitato prenderà una decisione mediante procedura scritta osservando le regole seguenti:

- tutti i membri del comitato tecnico devono essere informati per iscritto in merito all'oggetto e al motivo per tale votazione;
- le questioni indipendenti devono essere votate separatamente;
- i membri devono essere invitati a inviare al segretario generale dell'OTIF i loro voti per iscritto entro un termine specifico (data e ora), che deve essere di almeno ventuno giorni di calendario;
- il ricevimento di ogni voto deve essere confermato per iscritto dal segretario generale dell'OTIF;
- tutte le risposte ricevute entro la scadenza devono essere registrate;

⁵ http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/02_organes/06_fachaus_tech/RI-CTE_11_02_2009_e.pdf.

- il quorum è lo stesso che per una riunione del CTE. Se il numero di risposte ricevute prima del termine ultimo non raggiunge il quorum, la proposta si considera respinta. Essa può tuttavia essere ripresentata alla successiva riunione del comitato tecnico;
- se almeno tre membri del comitato chiedono di esaminare le misure proposte durante una riunione del comitato, la procedura scritta viene chiusa senza esito; una nuova riunione del comitato deve essere convocata al più presto; e
- tutti i membri devono essere informati del risultato della procedura di voto.

2.5. Atti previsti del CTE da adottare mediante procedura scritta

Alla sua undicesima sessione il CTE ha proposto le seguenti modifiche da adottare mediante procedura scritta:

- la modifica dei punti 2.1, 2.2 e 2.3 dell'UTP GEN-B relativi ai sottosistemi;
- l'aggiornamento dell'UTP TAF al fine di allinearli con la versione rivista della STI TAF.

Le modifiche dell'UTP GEN-B proposte fanno seguito alla richiesta del CTE 10 di modificare il punto 2.1 dell'UTP GEN-B in modo da includere, oltre ai binari e agli scambi già compresi, anche i ponti. La motivazione indica che da una gestione non corretta delle interfacce tra i ponti e i veicoli potrebbero derivare vibrazioni dannose.

In base alla richiesta del CTE 10, il gruppo di lavoro WG TECH ha esaminato la questione e ha convenuto che il punto 2.1 dell'UTP GEN-B potrebbe essere modificato in modo da renderlo più generico, stabilendo che il COTIF comprende le infrastrutture che riguardano le interfacce con i veicoli, senza aggiungere ulteriori dettagli. Tale principio generico si applicherebbe anche ad altri sottosistemi di impianti fissi, ad es. energia, controllo-comando e segnalamento a terra.

In seguito ad una tale modifica, sarà compito del comitato di esperti tecnici decidere esattamente quali interfacce devono essere incluse per ogni (futura) UTP riguardante le infrastrutture, l'energia o il controllo-comando e il segnalamento a terra.

Ciò è in linea con il documento di strategia dell'OTIF sullo sviluppo delle disposizioni relative alle infrastrutture che è stato discusso nel corso del CTE 11 (documento "TECH-18012-CTE11-6.2") e sulla cui base il CTE ha incaricato il WG TECH di elaborare proposte di disposizioni appropriate e fattibili in materia di infrastrutture.

L'aggiornamento dell'UTP TAF fa seguito alla recente revisione della STI TAF che aggiorna la struttura dei messaggi STI TAF, il modello dati e messaggi, la banca dati operativa dei carri e delle unità intermodali (WIMO) e adotta una norma informatica per lo strato di comunicazione dell'interfaccia comune. Queste modifiche sono state introdotte al fine di superare la logica di proprietà precedente e consentire un'attuazione più rapida e meno onerosa di questo strumento nella comunità degli utenti della STI TAF. Il risultato della conseguente revisione dei file di riferimento è stato un aggiornamento dell'elenco dei documenti tecnici (appendice I) della STI TAF. Ciò richiede un aggiornamento dell'elenco corrispondente nell'UTP TAF.

Gli atti previsti saranno giuridicamente vincolanti per gli Stati membri dell'OTIF e per le organizzazioni d'integrazione economica regionale che hanno aderito alla COTIF, in

particolare l'Unione. L'obiettivo degli atti previsti è quello di allineare ulteriormente le prescrizioni tecniche uniformi (UTP) della COTIF alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dell'UE.

2.6. Competenza dell'Unione e diritti di voto

A norma dell'articolo 6 dell'accordo UE-OTIF:

"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."

Come stabilito nell'allegato I della decisione 2013/103/UE del Consiglio, nel settore ferroviario l'Unione europea condivide la competenza con gli Stati membri a norma dell'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

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. Chiaramente l'adozione delle suddette modifiche interesserà anche le norme dell'Unione, in quanto l'obiettivo della misura è quello di allineare le UTP COTIF alle disposizioni UE di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/797 e alla STI TAF.

Di conseguenza l'Unione, rappresentata dalla Commissione, esercita il suo diritto di voto nel caso di specie.

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

È opportuno che l'Unione, per tutte le ragioni sopra indicate, esprima un voto favorevole nella procedura scritta.

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, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo⁶.

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

⁶ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

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*"⁷.

4.1.2. *Applicazione al caso di specie*

Gli atti che il CTE è chiamato ad adottare sono atti con effetti giuridici. Gli atti previsti hanno effetti giuridici, in quanto modificano il quadro giuridico dell'OTIF, allineando le UTP COTIF alle STI dell'UE riguardanti i sottosistemi.

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

4.2. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta è quindi l'articolo 91 del TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

5. PUBBLICAZIONE DELL'ATTO PREVISTO

Poiché l'atto dell'assemblea generale dell'OTIF apporterà modifiche all'UTP GEN-B in base all'appendice F della COTIF, è opportuno pubblicarlo, dopo l'adozione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁷ 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 da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della procedura scritta che sarà avviata dal comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per l'adozione di modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi UTP GEN-B e UTP TAF

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"), a norma della decisione 2013/103/UE del Consiglio⁸.
- (2) Tutti gli Stati membri, ad eccezione di Cipro e Malta, applicano la COTIF.
- (3) Ai sensi dell'articolo 8 della COTIF è stato istituito il comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF). Conformemente all'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), della COTIF e agli articoli 6 e 8bis dell'appendice F (APTU), il CTE è competente per le decisioni relative all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi (UTP) o disposizioni che modificano le UTP sulla base dell'appendice F (APTU) e dell'appendice G (ATMF) della convenzione COTIF.
- (4) A seguito della sua undicesima sessione, tenutasi il 12 e 13 giugno 2018, il CTE ha deciso di adottare, mediante procedura scritta, le modifiche dei punti 2.1, 2.2 e 2.3 delle UTP riguardanti i sottosistemi (UTP GEN-B) al fine di includere i passaggi a livello e altre opere di ingegneria, quali i ponti, nella definizione del sottosistema infrastruttura, conformemente all'allegato della presente decisione.
- (5) È opportuno stabilire la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione in sede di CTE, poiché le modifiche dei punti 2.1, 2.2 e 2.3 dell'UTP GEN-B in base all'appendice F (APTU) della convenzione COTIF saranno vincolanti per l'Unione.
- (6) L'obiettivo di tali modifiche è quello di allineare la definizione dei sottosistemi nella COTIF UTP GEN B all'allegato II della direttiva (UE) 2016/797⁹, introducendo i

⁸ 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).

⁹ 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).

passaggi a livello e altre opere di ingegneria, quali i ponti, nella definizione del sottosistema infrastruttura.

- (7) 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 dell'Unione e dovrebbero pertanto essere sostenute dall'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di procedura scritta avviata dal comitato di esperti tecnici della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, riguardante la modifica dei punti 2.1, 2.2 e 2.3 delle prescrizioni tecniche uniformi UTP GEN B si basa sul progetto di atto del comitato di esperti tecnici dell'OTIF allegato alla presente decisione.

Articolo 2

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*