

Bruxelles, 3 aprile 2023
(OR. en)

8069/23

Fascicolo interistituzionale:
2023/0091(NLE)

TRANS 131

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	31 marzo 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 179 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 15 ^a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda le modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi relative alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione e a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, la modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici e l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 179 final.

All.: COM(2023) 179 final

Bruxelles, 31.3.2023
COM(2023) 179 final

2023/0091 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 15^a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda le modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi relative alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione e a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, la modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici e l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La 15^a sessione del comitato di esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) si terrà a Berna il 13-14 giugno 2023. L'ordine del giorno della riunione prevede:

- una proposta di revisione delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) relative alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione;
- una proposta di modifica dell'UTP relativa a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi;
- una proposta di modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici;
- una proposta di aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF.

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.

Le suddette decisioni che dovranno essere adottate dal CTE sono atti che hanno effetti giuridici e la posizione da adottare a nome dell'Unione 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 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").

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);

¹ Solo Cipro e Malta non sono parti contraenti.

- 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. 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) 2016/797.

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 (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 16, paragrafo 10, della COTIF, il CTE è competente a proporre una revisione del proprio regolamento interno.

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 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 13-14 giugno 2023

2.4.1. Revisione dell'UTP relativa alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione (UTP GEN-E)

L'UTP GEN-E descrive le qualifiche e l'indipendenza degli enti di valutazione. L'attuale versione è entrata in vigore il 1° dicembre 2011. Si basava sull'allegato VIII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario².

La revisione completa dell'UTP GEN-E proposta dal CTE è giustificata da diversi sviluppi successivi alla sua entrata in vigore.

In primo luogo, la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio è stata sostituita dalla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio³. Rispetto alla direttiva precedente, questa direttiva più recente contiene disposizioni più dettagliate relative alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione.

La revisione completa dell'UTP GEN-E proposta mira a:

- strutturare le disposizioni in modo più chiaro;
- chiarirne l'ambito di applicazione, in particolare in relazione al diritto dell'UE;
- allineare le disposizioni alle ultime disposizioni applicabili nell'UE.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della revisione dell'UTP GEN-E proposta dall'OTIF.

2.4.2. Modifica dell'UTP relativa a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (UTP GEN-G)

L'UTP GEN-G stabilisce una procedura armonizzata per gestire i rischi connessi a modifiche rilevanti del sistema ferroviario o, se l'UTP lo richiede, dei sottosistemi strutturali. L'UTP GEN-G disciplina anche i requisiti applicabili agli organismi di valutazione indipendenti del metodo comune di sicurezza. Essi sono attualmente equivalenti a quelli stabiliti dal regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136 della Commissione⁴.

La revisione proposta amplia l'ambito di applicazione dell'UTP GEN-G per ricomprendervi la determinazione e valutazione dei rischi relativi al sistema di gestione della sicurezza (SMS) nell'ambito di applicazione delle regole uniformi EST.

La proposta non modifica le disposizioni in materia di determinazione dei rischi e di accettazione del rischio per le domande che rientrano nell'ambito di applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF, principalmente collegate alla valutazione di nuovi prodotti, quali il materiale rotabile, alla manutenzione di veicoli o a modifiche del progetto, della costruzione o

² Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

³ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136 della Commissione, del 13 luglio 2015, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n.402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (GU L 185 del 14.7.2015, pag. 6).

della manutenzione dei prodotti, purché dette domande rientrino nell'ambito di applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF.

A seguito delle modifiche, nell'ambito di applicazione delle regole uniformi EST rientreranno ulteriori tipologie di domande, principalmente collegate a modifiche operative e organizzative, comprese modifiche del SMS, purché dette domande rientrino nell'ambito di applicazione delle regole uniformi EST.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della modifica dell'UTP GEN-G proposta dall'OTIF.

2.4.3. *Modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici (CTE)*

L'articolo 16, paragrafo 10, della COTIF impone al CTE di stabilire il proprio regolamento interno. Tale regolamento mira a garantire che le discussioni si svolgano in modo ordinato e che i diritti e gli obblighi di tutti i partecipanti siano chiari.

La modifica proposta del regolamento interno mira a:

- tenere conto delle pratiche stabilite dopo la pandemia di COVID-19 e, in particolare, del fatto che le riunioni ibride sono diventate la norma;
- tenere conto di una raccomandazione adottata il 5 aprile 2022 dal comitato ad hoc per gli affari giuridici e la cooperazione internazionale dell'OTIF relativa al coinvolgimento delle parti interessate nei lavori dell'OTIF;
- rispecchiare la nuova prassi del CTE di pubblicare un elenco di decisioni poco dopo le sue riunioni;
- rispecchiare la decisione adottata dal CTE in occasione della sua 14^a sessione, con cui è stato stabilito che gli Stati contraenti e le organizzazioni regionali dovrebbero designare punti focali.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della modifica del regolamento interno del CTE proposta dall'OTIF.

2.4.4. *Aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP Applicazioni telematiche per il trasporto merci (UTP TAF)*

L'UTP TAF, in vigore dall'1.12.2017, 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. È equivalente al 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 europea⁵ (STI TAF). Il regolamento è stato modificato il 26 marzo 2021 dal regolamento (UE) 2021/541⁶.

L'UTP TAF fa riferimento ai documenti tecnici della STI TAF⁷ pubblicati e aggiornati regolarmente sul sito web dell'Agenzia dell'UE per le ferrovie (ERA). Tale riferimento è stato incluso nell'UTP affinché le disposizioni in materia di IT fossero inserite nella COTIF, ma gestite dall'ERA. Poiché a livello formale costituisce una modifica dell'UTP TAF, la modifica

⁵ *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*: GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438.

⁶ *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*: GU L 108 del 29.3.2021, pag. 19.

⁷ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/778 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1305/2014 per quanto riguarda la gestione del controllo delle modifiche (GU L 139I del 27.5.2019, pag. 356).

di tali riferimenti deve essere oggetto di una decisione del comitato di esperti tecnici, a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), della COTIF e degli articoli 6 e 8 bis dell'APTU.

Di conseguenza 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 applicate nell'UE.

Conclusioni: l'Unione europea può votare a favore della proposta di aggiornare i riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF avanzata dall'OTIF.

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'UE, l'Unione ha acquisito la competenza esclusiva su questioni in materia di trasporti ferroviari, con riguardo alle quali la COTIF o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa possono incidere sulle norme dell'Unione in vigore o modificarne la portata.

L'obiettivo delle decisioni proposte è:

- allineare l'UTP relativa alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸;
- allineare l'UTP relativa a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi al regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009 in relazione ai sistemi di gestione della sicurezza;
- aggiornare il regolamento interno del CTE;
- allineare i riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF⁹.

Le norme dell'Unione saranno chiaramente interessate dall'adozione di tali decisioni.

L'Unione, rappresentata dalla Commissione, esercita il diritto di voto per l'adozione di tali decisioni.

⁸ 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).

⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/778 della Commissione, del 16 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 1305/2014 per quanto riguarda la gestione del controllo delle modifiche (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 356).

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE 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 membro dell'organo o parte dell'accordo¹⁰.

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*"¹¹.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il CTE è un organo istituito da un accordo, ossia dalla COTIF, in particolare dall'articolo 13, paragrafo 1, lettere c) e f).

Gli atti che il CTE è chiamato ad adottare in occasione della 15^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 COTIF, gli atti previsti avranno carattere vincolante per l'Unione nel diritto internazionale conformemente all'accordo di adesione UE-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.

¹⁰ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

¹¹ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

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.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 15^a riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda le modifiche delle prescrizioni tecniche uniformi relative alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione e a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, la modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici e l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF

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 Consiglio¹² 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").
- (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 delle regole uniformi relative alla convalida di norme tecniche e all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato a 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) relative alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione (UTP GEN-E), a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi (UTP GEN-G) e alle applicazioni telematiche per il trasporto merci (UTP TAF).
- (4) A norma dell'articolo 16, paragrafo 10, della COTIF, il CTE è competente a proporre una revisione del proprio regolamento interno.
- (5) Il CTE ha inserito nell'ordine del giorno della sua 15^a sessione, che si terrà il 13-14 giugno 2023, una proposta di decisione relativa alla revisione completa dell'UTP GEN-E relativa alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione, alla

¹² 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).

modifica dell'UTP GEN-G relativa a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, alla modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici e all'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I delle UTP TAF.

- (6) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede i CTE, poiché le decisioni proposte vincoleranno l'Unione.
- (7) Gli obiettivi di tali decisioni sono allineare l'UTP GEN-E relativa alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, rivedere l'UTP GEN-G relativa a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, modificare il regolamento interno del comitato di esperti tecnici e allineare le UTP TAF alle norme dell'UE, in particolare al regolamento di esecuzione (UE) 2021/5419 della Commissione¹⁴.
- (8) Le decisioni previste dell'OTIF 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 da adottare a nome dell'Unione europea nella 15^a sessione del comitato di esperti tecnici della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 9 maggio 1980 per quanto riguarda le modifiche dell'UTP GEN-E relativa alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione e dell'UTP GEN-G relativa a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, la modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici e l'aggiornamento dei riferimenti ai documenti tecnici della STI TAF elencati nell'appendice I dell'UTP TAF è la seguente:

- 1) votare a favore della revisione dell'UTP GEN-E relativa alle qualifiche e all'indipendenza degli enti di valutazione proposta dal CTE, che figura nel documento di lavoro del CTE TECH-23005 UTP GEN-E;
- 2) votare a favore delle modifiche dell'UTP GEN-G relativa a un metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi proposte dal CTE, che figurano nel documento di lavoro del CTE TECH-23006 UTP GEN-G;
- 3) votare a favore della modifica del regolamento interno del comitato di esperti tecnici proposta dal CTE, che figura nel documento di lavoro del CTE TECH-23002 CTE;
- 4) 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 CTE TECH-21009-CTE UTP TAF, decisione.

¹³ 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).

¹⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/541 della Commissione, del 26 marzo 2021, che modifica il regolamento (UE) n. 1305/2014 per quanto riguarda la semplificazione e il miglioramento del calcolo e dello scambio dei dati e l'aggiornamento della procedura per la gestione del controllo delle modifiche (GU L 108 del 29.3.2021, pag. 19).

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