

Bruxelles, 16 aprile 2026
(OR. en)

8294/26

Fascicolo interistituzionale:
2026/0089 (NLE)

TRANS 229

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	16 aprile 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 163 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di 18a riunione del Comitato degli esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda la revisione del regolamento interno del CTE, la revisione delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) applicabili al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci" (UTP WAG) e al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS), l'adozione di un formato uniforme dei certificati, la revisione dell'UTP applicabile al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) e l'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 163 final.

All.: COM(2026) 163 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 16.4.2026
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di 18^a riunione del Comitato degli esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda la revisione del regolamento interno del CTE, la revisione delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) applicabili al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci" (UTP WAG) e al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS), l'adozione di un formato uniforme dei certificati, la revisione dell'UTP applicabile al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) e l'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

L'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) è un'organizzazione intergovernativa che si occupa di trasporti ferroviari a livello internazionale e che sviluppa regimi giuridici uniformi per i trasporti internazionali per ferrovia in tre grandi settori di attività: interoperabilità e sicurezza, merci pericolose e diritto contrattuale in ambito ferroviario.

Gli aspetti relativi all'interoperabilità e alla sicurezza sono gestiti, in particolare, dal Comitato degli esperti tecnici (CTE) dell'OTIF.

La 18^a sessione del CTE dell'OTIF si terrà a Berna il 9 giugno 2026. La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione nell'ambito di tale sessione in riferimento alla prevista adozione delle seguenti proposte:

- modifica del regolamento interno del CTE;
- revisione della prescrizione tecnica uniforme (UTP) applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci" (UTP WAG);
- revisione dell'UTP applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS);
- adozione dell'allegato C delle regole uniformi ATMF su un formato uniforme dei certificati;
- modifica dell'appendice I dell'UTP applicabile al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) (riferimenti ai documenti tecnici);
- modifiche 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.

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 Soltanto 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 di adesione UE-COTIF è entrato in vigore il 1° luglio 2011.

A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, della COTIF, l'OTIF ha lo scopo di promuovere, migliorare e agevolare sotto ogni punto di vista il traffico internazionale per ferrovia, in particolare istituendo regimi di diritto uniforme 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 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 otto appendici della convenzione 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 per il traffico internazionale (**APTU UR**);
- appendice G - Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato per il traffico internazionale (**ATMF UR**);
- appendice H - Regole uniformi concernenti la sicurezza d'esercizio dei treni nel traffico internazionale (**EST UR**).

Sono 18 le prescrizioni tecniche uniformi (UTP) relative all'interoperabilità tecnica elaborate nell'ambito delle APTU UR e delle ATMF UR. Nel quadro della COTIF, le UTP sono norme tecniche applicabili all'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato per il traffico internazionale. 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 APTU UR e le ATMF UR sono applicate da 43 dei 50 Stati che aderiscono alla COTIF, fra cui i 25 Stati membri dell'UE già citati.

Vi sono quattro allegati elaborati nell'ambito dell'EST UR. Tali allegati riguardano i metodi comuni di sicurezza applicabili al traffico internazionale ferroviario e 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'EST UR 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 degli esperti tecnici (CTE) dell'OTIF

Il CTE è stato istituito dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera f), della COTIF. È composto dagli Stati membri dell'OTIF che applicano le APTU e le ATMF.

Il CTE è competente in materia di interoperabilità e sicurezza del traffico internazionale ferroviario. Elabora le APTU, ATMF, EST e i rispettivi allegati, nonché i relativi orientamenti, che si applicano all'ammissione e all'esercizio di materiale ferroviario e infrastruttura destinati ad essere utilizzati per il traffico internazionale. Ciò riguarda in particolare:

- l'adozione di prescrizioni tecniche e di norme tecniche;
- le procedure relative alla valutazione della conformità del materiale ferroviario e dell'infrastruttura ferroviaria a dette prescrizioni e norme;
- le disposizioni concernenti la manutenzione del materiale ferroviario e dell'infrastruttura ferroviaria;
- le responsabilità per la sicurezza d'esercizio e le disposizioni concernenti la determinazione e la valutazione dei rischi;
- le specifiche per i registri necessarie per l'applicazione delle suddette disposizioni.

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

Conformemente all'articolo 16, paragrafo 10, della COTIF, il CTE è competente per l'adozione del proprio regolamento interno.

A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera b), della COTIF e conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, delle APTU, il CTE è competente per l'adozione o la modifica delle rispettive UTP. In conformità dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera e), della COTIF e dell'articolo 21, paragrafo 1, delle ATMF, il CTE è altresì competente per l'adozione o la modifica delle rispettive UTP. Tali modifiche sono effettuate secondo la procedura di cui agli articoli 16 e 20 e all'articolo 33, paragrafo 6, della COTIF ed entrano in vigore conformemente all'articolo 35, paragrafi 3 e 4.

Infine, in conformità dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera e), della COTIF e a norma dell'articolo 21, paragrafo 4, delle ATMF, il CTE è competente anche per la raccomandazione di metodologie e pratiche relative all'ammissione tecnica del materiale ferroviario utilizzato per il traffico internazionale.

2.3. Atti di cui è prevista l'adozione da parte del CTE

Il 9 giugno 2026, in occasione della sua 18ª sessione, il CTE sarà chiamato ad adottare quanto segue:

- una modifica del regolamento interno del CTE;
- una revisione dell'UTP applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci" (UTP WAG);
- una revisione dell'UTP applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS);
- l'allegato C delle ATMF su un formato uniforme dei certificati;

- una modifica dell'appendice I dell'UTP applicabile al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) (riferimenti ai documenti tecnici);
- una modifica del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF.

2.3.1. *Modifica del regolamento interno del CTE*

Nell'ambito della sua 8ª sessione, tenutasi il 4 dicembre 2025, il comitato ad hoc per gli affari giuridici e la cooperazione internazionale dell'OTIF ha approvato disposizioni raccomandate volte ad armonizzare il regolamento interno di tutti gli organi dell'OTIF per quanto riguarda i diritti dei membri, dei membri associati e degli osservatori.

Obiettivo della proposta di modifica del regolamento interno del CTE è allineare le pratiche di tutti gli organi dell'OTIF, sulla base delle raccomandazioni formulate dal comitato ad hoc per gli affari giuridici e la cooperazione internazionale, in modo da garantirne la coerenza. La proposta prevede inoltre alcuni ulteriori allineamenti alle pratiche di altri organi.

2.3.2. *Revisione della prescrizione tecnica uniforme (UTP) applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci" (UTP WAG)*

L'UTP WAG stabilisce i requisiti funzionali e tecnici per l'ammissione dei carri merci al traffico internazionale all'interno dei territori di tutti gli Stati contraenti della COTIF, in linea con le ATMF. Riguarda i requisiti di progettazione e produzione e le procedure di verifica.

Obiettivo della proposta di revisione dell'UTP WAG è far sì che essa rimanga allineata agli sviluppi giuridici nell'Unione europea, in particolare a quelli introdotti dal regolamento di esecuzione (UE) 2025/2064 della Commissione⁵. In tale contesto, la proposta specifica i requisiti per i carri merci riguardo ai parascintille per la sicurezza antincendio, il trasporto di merci pericolose per ferrovia e i dispositivi per fissare i semirimorchi ai carri e le relative marcature.

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

L'UTP LOC&PAS stabilisce i 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. Riguarda i requisiti di progettazione e produzione e le procedure di verifica.

Obiettivo della proposta di revisione dell'UTP LOC&PAS è far sì che essa rimanga allineata agli sviluppi giuridici nell'Unione europea, in particolare a quelli introdotti dal regolamento di esecuzione (UE) 2025/675 della Commissione⁶. In tale contesto, la proposta specifica i

⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/2064 della Commissione, del 14 ottobre 2025, recante modifica del regolamento (UE) n. 321/2013 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "materiale rotabile - carri merci" del sistema ferroviario nell'Unione europea ("STI WAG") (GU L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/675 della Commissione, del 4 aprile 2025, che modifica il regolamento (UE) n. 1302/2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" del sistema ferroviario

requisiti indispensabili per la libera circolazione nel traffico internazionale dei veicoli non adibiti al trasporto di passeggeri destinati al trasporto di personale.

2.3.4. *Adozione dell'allegato C delle ATMF UR su un formato uniforme dei certificati*

Obiettivo della proposta è definire la struttura e il contenuto dei certificati tecnici ai sensi dell'articolo 11 delle ATMF UR e le procedure per il rilascio, l'aggiornamento, il ritiro e la sospensione di tali certificati, oltre alle procedure per accedervi. La proposta mira a garantire la coerenza e la compatibilità delle informazioni tra gli Stati contraenti della COTIF e la sua compatibilità con i registri dei veicoli e dei tipi di veicoli istituiti a norma dell'OTIF o delle norme dell'UE, in particolare quelle di cui alle decisioni di esecuzione 2011/665/UE⁷ e (UE) 2018/1614⁸ della Commissione, come da ultimo modificate.

Per promuovere l'armonizzazione e agevolare la digitalizzazione delle ferrovie, le informazioni contenute in tali certificati dovrebbero corrispondere alle informazioni necessarie per i registri dei veicoli e i registri dei tipi di veicoli conformemente alle norme dell'OTIF e dell'UE, comprese le informazioni necessarie per effettuare i controlli di compatibilità con la rotta.

2.3.5. *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 indicati nell'appendice I dell'UTP TAF.

In particolare, 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: STI TAF — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model.

2.3.6. *Aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle APTU e delle ATMF*

Questo manuale definisce i requisiti per l'attuazione e l'applicazione delle APTU e delle ATMF 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.

dell'Unione europea e la decisione di esecuzione 2011/665/UE relativa al registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (GU L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

⁷ Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

⁸ 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 (GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Il manuale non è giuridicamente vincolante ai sensi della COTIF, ma costituisce comunque una raccomandazione attuativa in grado di produrre effetti giuridici. Al CTE è conferito il potere di adottare il manuale e le relative modifiche sotto forma di raccomandazioni conformemente all'articolo 21, paragrafo 4, delle ATMF. Il manuale (e quindi la modifica prevista dello stesso) fornirebbe informazioni sul modo in cui l'UE deve adempiere i propri obblighi ai sensi della COTIF.

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

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Competenza dell'Unione e diritti di voto

A norma dell'articolo 6 dell'accordo di adesione UE-COTIF:

"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.

Le decisioni proposte mirano a:

- modificare il regolamento interno del CTE al fine di allinearla al regolamento interno di altri organi dell'OTIF;
- sottoporre a riesame l'UTP WAG al fine di allinearla al regolamento di esecuzione (UE) 2025/2064 della Commissione;
- sottoporre a riesame l'UTP LOC&PAS al fine di allinearla al regolamento di esecuzione (UE) 2025/675 della Commissione;
- adottare un nuovo allegato C delle ATMF UR su un formato uniforme dei certificati, garantendone la compatibilità con i registri dei veicoli e dei tipi di veicoli istituiti a norma dell'OTIF e delle norme dell'UE, in particolare quelle di cui alle decisioni di esecuzione 2011/665/UE e (UE) 2018/1614 della Commissione;
- modificare l'UTP "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) al fine di allineare i riferimenti ai documenti tecnici ERA indicati nell'appendice I dell'UTP TAF agli ultimi aggiornamenti pubblicati dall'ERA;
- aggiornare il manuale per l'attuazione e l'applicazione delle APTU e delle ATMF al fine di allinearla all'esperienza acquisita dagli Stati contraenti della COTIF, compresi gli Stati membri dell'UE.

Tutte queste decisioni rientrano negli ambiti dell'interoperabilità e della sicurezza del traffico ferroviario internazionale. La loro adozione rischia quindi di incidere sulle norme dell'Unione che disciplinano in larga misura tali ambiti, o di alterarle.

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

3.2. Conclusioni proposte

Per quanto riguarda le decisioni indicate ai punti da 2.3.1 a 2.3.6, l'Unione dovrebbe votare come proposto di seguito.

3.2.1. *Modifica del regolamento interno del Comitato degli esperti tecnici*

L'Unione europea dovrebbe votare a favore della modifica del regolamento interno del CTE proposta dal segretariato dell'OTIF nel documento TECH-26018-CTE18-4. È tuttavia opportuno proporre la modifica di seguito indicata.

- (a) All'articolo 9, paragrafo 3, l'indicazione "*8 settimane*" dovrebbe essere sostituita dall'indicazione "*12 settimane*". Tale proposta è intesa ad agevolare le necessarie procedure interne per una tempestiva elaborazione e adozione delle rispettive posizioni dell'Unione.

3.2.2. *Revisione della prescrizione tecnica uniforme (UTP) applicabile al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci" (UTP WAG)*

L'Unione europea dovrebbe votare a favore della revisione dell'UTP WAG proposta dal segretariato dell'OTIF nell'allegato 2 del documento TECH-26003-CTE18-5.1, a condizione che siano introdotte le modifiche di seguito indicate. Qualora tali modifiche non siano introdotte, l'Unione europea dovrebbe votare contro la proposta di revisione dell'UTP WAG.

- (a) I due paragrafi introduttivi del punto 4.2.6.1.2.1, ora ulteriormente precisati al punto 4.2.6.1.2.1.1, dovrebbero essere soppressi;
- (b) al punto 5.3.6, il primo paragrafo dovrebbe essere sostituito dal seguente:
"I dispositivi di fissaggio dei semirimorchi devono essere progettati e valutati per ciascuna delle seguenti condizioni di utilizzo:
 - *semirimorchi compatibili cui è destinato il dispositivo;*
 - *interfaccia dell'unità compatibile sulla quale il dispositivo può essere montato in sicurezza".*

3.2.3. *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 dal segretariato dell'OTIF nell'allegato 2 del documento TECH-26004-CTE18-5.2, a condizione che sia introdotta la modifica di seguito indicata. Qualora tale modifica non sia introdotta, l'Unione europea dovrebbe votare contro la proposta di revisione dell'UTP LOC&PAS.

- (a) Al punto 7.1.1.6.1, il punto 12) dovrebbe essere sostituito dal seguente: "*L'unità deve essere dotata di dispositivi di autosoccorso per tutte le persone a bordo, conformi alle specifiche della norma EN 13794:2002 e della norma EN 402:2003 o EN 403:2004*".

3.2.4. *Adozione dell'allegato C delle ATMF UR su un formato uniforme dei certificati*

La decisione prevista di adottare un nuovo allegato C delle ATMF su un formato uniforme dei certificati non è considerata pienamente in linea con il diritto e gli obiettivi strategici dell'Unione. Quale esempio generico, l'uso del termine "certificato" genera confusione, in quanto è utilizzato per scopi diversi nei quadri dell'UE e della COTIF.

Considerata la portata delle modifiche della decisione prevista che sarebbero necessarie per garantire l'allineamento al pertinente *acquis* dell'UE, l'Unione europea dovrebbe votare contro l'adozione dell'allegato C delle ATMF UR su un formato uniforme dei certificati proposto dal segretariato dell'OTIF nel documento TECH-26005-CTE18-5.3 e chiederne il riesame da parte del gruppo di lavoro WG TECH dell'OTIF per garantirne l'allineamento al pertinente *acquis* dell'UE.

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 dal segretariato dell'OTIF nel documento TECH-26006-CTE18-5.4.

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

L'Unione europea dovrebbe votare a favore delle modifiche del manuale proposte dal segretariato dell'OTIF nel documento TECH-26009-CTE18-6.3, a condizione che siano introdotte le modifiche di seguito indicate. Qualora tali modifiche non siano introdotte, l'Unione europea dovrebbe votare contro la proposta di aggiornamento del manuale.

- (a) Dovrebbero essere riesaminati i riferimenti incrociati tra le diverse parti del manuale (ad esempio, i punti 106, 137 e 200 fanno riferimento a una numerazione delle sezioni che non è di fatto utilizzata nel manuale);
- (b) ai punti 112 e 202, le ultime frasi dovrebbero essere completate come segue: "*se consentito dalle norme applicabili relative al mercato stabilite a livello nazionale o di UE, a seconda dei casi.*";
- (c) al punto 201, terza frase, il termine "*Veicoli*" dovrebbe essere sostituito dall'espressione "*Veicoli nel traffico internazionale che rientrano nell'ambito di applicazione delle ATMF UR*".

Si dovrebbe inoltre chiedere se l'espressione "*Stato contraente*" debba essere sostituita dall'espressione "*Stato membro*" in tutto il documento, per allinearsi alla terminologia riveduta proposta per il regolamento interno del CTE.

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".

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*"⁹.

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 18^a sessione, costituiscono atti aventi effetti giuridici. 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'articolo 6, paragrafo 1, delle APTU, all'articolo 21, paragrafo 1, delle ATMF e all'articolo 35, paragrafi 3 e 4, della COTIF.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

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 i trasporti internazionali per ferrovia.

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.

⁹ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/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 in sede di 18^a riunione del Comitato degli esperti tecnici (CTE) dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda la revisione del regolamento interno del CTE, la revisione delle prescrizioni tecniche uniformi (UTP) applicabili al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci" (UTP WAG) e al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS), l'adozione di un formato uniforme dei certificati, la revisione dell'UTP applicabile al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) e l'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 TFUE, 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 COTIF¹¹.
- (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 16, paragrafo 10, della COTIF, il CTE è competente per l'adozione e la modifica del proprio regolamento interno.
- (4) 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 per il 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 – Carri merci" (UTP WAG), al sottosistema "Materiale rotabile –

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.

Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS) e al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF).

- (5) A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera e), della COTIF e conformemente all'articolo 21, paragrafo 1, delle regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato per il traffico internazionale (ATMF UR) – Appendice G della COTIF, il CTE è competente per l'adozione degli allegati di tale appendice, anche in relazione al formato uniforme dei certificati.
- (6) A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, lettera e), della COTIF e conformemente all'articolo 21, paragrafo 4, delle ATMF UR, 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.
- (7) Il 9 giugno 2026, nell'ambito della sua 18^a sessione, il CTE sarà chiamato ad adottare decisioni volte a rivedere il proprio regolamento interno, l'UTP WAG e l'UTP LOC&PAS, ad adottare un allegato C delle ATMF su un formato uniforme dei certificati, a modificare l'appendice I dell'UTP TAF e ad aggiornare il manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF.
- (8) È opportuno stabilire le posizioni da adottare a nome dell'Unione in sede di CTE, poiché le decisioni proposte vincoleranno l'Unione a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, delle APTU, dell'articolo 21, paragrafo 1, delle ATMF e dell'articolo 35, paragrafi 3 e 4, della COTIF.
- (9) Gli obiettivi di tali decisioni consistono nel modificare il regolamento interno del CTE al fine di allinearli al regolamento interno di altri organi dell'OTIF, nell'allineare l'UTP WAG e l'UTP LOC&PAS rispettivamente ai regolamenti di esecuzione (UE) 2025/2064¹² e (UE) 2025/675¹³ della Commissione, nell'adottare un nuovo allegato C delle ATMF su un formato uniforme dei certificati, garantendone la compatibilità con i registri dei veicoli e dei tipi di veicoli istituiti a norma delle norme dell'OTIF e dell'UE, in particolare quelle di cui alle più recenti modifiche delle decisioni di esecuzione 2011/665/UE¹⁴ e (UE) 2018/1614 della Commissione¹⁵, nell'allineare i riferimenti ai documenti tecnici ERA indicati nell'appendice I dell'UTP TAF e nell'aggiornare il manuale per l'attuazione e l'applicazione delle APTU e delle ATMF, tenendo conto dell'esperienza acquisita dagli Stati contraenti della COTIF, compresi gli Stati membri dell'UE.

¹² Regolamento di esecuzione (UE) 2025/2064 della Commissione, del 14 ottobre 2025, recante modifica del regolamento (UE) n. 321/2013 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "materiale rotabile - carri merci" del sistema ferroviario nell'Unione europea ("STI WAG") (GU L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

¹³ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/675 della Commissione, del 4 aprile 2025, che modifica il regolamento (UE) n. 1302/2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" del sistema ferroviario dell'Unione europea e la decisione di esecuzione 2011/665/UE relativa al registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (GU L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

¹⁴ Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

¹⁵ 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 (GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

- (10) Le modifiche previste del regolamento interno del CTE si basano sulle raccomandazioni del comitato ad hoc per gli affari giuridici e la cooperazione internazionale dell'OTIF e assicurano un allineamento e una coerenza maggiori tra le pratiche di questo e quelle di altri organi dell'OTIF. Le norme relative alla messa a disposizione dei documenti di lavoro prima delle riunioni del CTE stabiliscono però ancora scadenze molto brevi, che potrebbero non essere sufficienti a consentire l'espletamento delle necessarie procedure interne per l'adozione di una decisione a livello di Unione. Pertanto, sebbene sia opportuno sostenere le modifiche del regolamento interno, l'Unione europea dovrebbe anche proporre di prorogare il termine per la messa a disposizione dei documenti di lavoro prima delle riunioni del CTE, al fine di consentire una preparazione e un'adozione tempestive delle posizioni dell'Unione.
- (11) Le decisioni previste di revisione dell'UTP WAG e dell'UTP LOC&PAS e di modifica dell'appendice I dell'UTP TAF sono 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 dal segretariato dell'OTIF dovrebbero però essere allineate al pertinente diritto dell'UE. È pertanto necessario proporre modifiche delle decisioni previste dall'OTIF al fine di garantirne l'allineamento al pertinente *acquis* dell'UE. L'Unione dovrebbe quindi sostenere le decisioni previste a condizione che siano introdotte tali modifiche.
- (12) La decisione prevista di adottare un nuovo allegato C delle ATMF su un formato uniforme dei certificati non è considerata pienamente in linea con il diritto e gli obiettivi strategici dell'Unione. Quale esempio generico, l'uso del termine "certificato" genera confusione, in quanto è utilizzato per scopi diversi nei quadri dell'UE e della COTIF. Considerata la portata delle modifiche della decisione prevista che sarebbero necessarie per garantire l'allineamento al pertinente *acquis* dell'UE, l'Unione dovrebbe pertanto opporsi all'adozione della decisione prevista e richiedere ulteriori approfondimenti al riguardo da parte del gruppo di lavoro permanente del CTE (WG TECH), in modo da garantirne l'allineamento al pertinente *acquis* dell'UE.
- (13) La decisione prevista di aggiornare il manuale per l'attuazione e l'applicazione delle ATMF e delle APTU è generalmente in linea con il diritto e con gli obiettivi strategici dell'Unione e contribuisce all'allineamento della normativa OTIF alle disposizioni equivalenti del diritto dell'Unione. È tuttavia opportuno introdurre alcune modifiche a tale manuale, in particolare per chiarire che l'accettazione reciproca degli organismi di valutazione da parte di tutti gli Stati contraenti ai fini delle ATMF UR è strettamente limitata ai veicoli destinati ad essere utilizzati per il traffico internazionale. È pertanto necessario proporre modifiche della decisione prevista al fine di garantirne l'allineamento al pertinente *acquis* dell'UE e di tenere conto delle norme applicabili relative al mercato stabilite a livello nazionale o di UE. L'Unione dovrebbe quindi sostenere la decisione prevista, a condizione che siano introdotte tali modifiche,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nell'ambito della 18^a sessione del comitato di esperti tecnici (CTE) della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, in merito alla modifica del relativo regolamento interno, alla revisione delle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al sottosistema "Materiale rotabile – Carri merci"

(UTP WAG) e delle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" (UTP LOC&PAS), all'adozione di un allegato C delle regole uniformi riguardanti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato per il traffico internazionale (ATMF UR) su un formato uniforme dei certificati, alla modifica dell'appendice I delle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (UTP TAF) e all'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle APTU e ATMF è la seguente:

- (1) votare a favore delle modifiche proposte del regolamento interno del CTE che figurano nel documento TECH-26018-CTE18-4. Fatta salva questa posizione, proporre anche la modifica seguente:
 - (a) all'articolo 9, paragrafo 3, sostituire l'indicazione "8 settimane" con l'indicazione "12 settimane";
- (2) votare a favore della revisione proposta dell'UTP WAG che figura nell'allegato 2 del documento TECH-26003-CTE18-5.1, a condizione che siano introdotte le modifiche seguenti:
 - (a) al punto 4.2.6.1.2.1, sopprimere i due paragrafi introduttivi;
 - (b) al punto 5.3.6, sostituire il primo comma con il seguente:

"I dispositivi di fissaggio dei semirimorchi devono essere progettati e valutati per ciascuna delle seguenti condizioni di utilizzo:

 - semirimorchi compatibili cui è destinato il dispositivo;
 - interfaccia dell'unità compatibile sulla quale il dispositivo può essere montato in sicurezza";
- (3) votare a favore della revisione proposta dell'UTP LOC&PAS che figura nell'allegato 2 del documento TECH-26004-CTE18-5.2, a condizione che siano introdotte le modifiche seguenti:
 - (a) al punto 7.1.1.6.1, sostituire il punto 12) con il seguente: "L'unità deve essere dotata di dispositivi di autosoccorso per tutte le persone a bordo, conformi alle specifiche della norma EN 13794:2002 e della norma EN 402:2003 o EN 403:2004";
- (4) votare contro l'adozione proposta di un allegato C delle ATMF su un formato uniforme dei certificati che figura nel documento TECH-26005-CTE18-5.3 e richiedere ulteriori approfondimenti al riguardo da parte del gruppo di lavoro permanente del CTE (WG TECH), in modo da garantirne l'allineamento al pertinente *acquis* dell'UE;
- (5) votare a favore della modifica proposta dell'appendice I dell'UTP TAF che figura nel documento TECH-26006-CTE18-5.4;
- (6) votare a favore dell'aggiornamento proposto del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle APTU e delle ATMF che figura nel documento TECH-26009-CTE18-6.3, a condizione che siano introdotte le modifiche seguenti:
 - (a) in tutto il testo, riesaminare i riferimenti incrociati tra le diverse parti del manuale e allinearli all'indice più recente;

- (b) ai punti 112 e 202, completare l'ultima frase con il testo seguente: ", se consentito dalle norme applicabili relative al mercato stabilite a livello nazionale o di UE, a seconda dei casi.";
- (c) al punto 201, terza frase, sostituire il termine "Veicoli" con l'espressione "Veicoli nel traffico internazionale che rientrano nell'ambito di applicazione delle ATMF UR".

Modifiche minori delle posizioni espresse nel presente articolo possono essere concordate dai rappresentanti dell'Unione in sede di riunione del CTE senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Articolo 3

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*