COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 13e session de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en vue de l'adoption de modifications de la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs, de la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret, de la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, de l'adoption de la PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et de la PTU applicable au sous-système «Infrastructure», de la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, ainsi que de la révision des ATMF concernant les entités chargées de l'entretien (ECE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La 13e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) se tiendra à Berne le 22 juin 2021. L'ordre du jour de la réunion comprend:

– une proposition de modification de la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs;

– une proposition de modification de la PTU relative au matériel roulant — wagons pour le fret;

– une proposition de modification de la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite;

– une proposition d'adoption de la PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire;

– une proposition d'adoption de la PTU applicable au sous-système «infrastructure»;

– une proposition de révision des ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien (ECE);

– une proposition de mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.

La position à prendre, au nom de l'Union, au sujet des décisions susmentionnées devant être adoptées par la CTE doit être établie par une décision du Conseil sur la base de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

La convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après la «COTIF»), est un accord international auquel l'Union et 25 États membres sont parties contractantes (seuls Chypre et Malte ne sont pas parties contractantes).

L'Union européenne a adhéré à la COTIF au moyen de la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011[1]. L'annexe III de la décision établit les dispositions internes destinées au Conseil, aux États membres et à la Commission dans le cadre des travaux relevant de l'OTIF. Conformément au point 3.1 de ladite annexe III, lorsqu'un point de l'ordre du jour traite de questions relevant de la compétence exclusive de l'Union, la Commission vote au nom de l'Union.

Conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la COTIF, l'OTIF a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment en établissant des régimes de droit uniforme dans différents domaines juridiques relatifs au trafic

[1] Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 *(JO L 51 du 23.2.2013, p. 1*).

international ferroviaire. La COTIF régit aussi le fonctionnement de l'Organisation, ses objectifs, ses attributions, ses relations avec les États contractants et ses activités en général.

Par conséquent, la COTIF couvre divers aspects juridiques et techniques de la législation ferroviaire, répartis en deux volets: la convention proprement dite, qui régit le fonctionnement de l'OTIF, et ses huit appendices établissant un droit ferroviaire uniforme:

– Appendice A – Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (**CIV**)

– Appendice B – Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (**CIM**)

– Appendice C – Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (**RID**)

– Appendice D – Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (**CUV**)

– Appendice E – Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (**CUI**)

– Appendice F – Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (**RU APTU**)

– Appendice G – Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (**RU ATMF**)

– Appendice H – Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (**EST UR**)

Les appendices F et G de la COTIF contiennent douze prescriptions techniques uniformes (PTU) régissant l'interopérabilité technique. Les PTU adoptées dans le cadre de la COTIF ont la même finalité que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE pour l'admission au trafic international.

Les appendices F et G sont appliqués par 42 des 47 États qui sont parties à la COTIF, dont les 25 États membres de l'UE déjà mentionnés.

2.2. La Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF

La CTE est instituée par l'article 13, paragraphe 1, point f), de la COTIF. Elle se compose des États membres de l'OTIF qui appliquent les appendices F (APTU) et G (ATMF) de la COTIF.

La CTE est compétente en matière d'interopérabilité et d'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire et de procédures d'agrément technique. Elle fait évoluer les appendices F (APTU) et G (ATMF) et leurs règles uniformes, applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui concernent en particulier:

- l'adoption de prescriptions techniques pour les véhicules et l'infrastructure et la validation de normes;
- les procédures d'évaluation de la conformité des véhicules;
- les dispositions pour la maintenance des véhicules;
- les responsabilités pour la composition des trains et l'utilisation en toute sécurité des véhicules;
- les dispositions pour l'évaluation et l'appréciation des risques;

- les spécifications relatives aux registres.

La CTE dispose actuellement d'un groupe de travail permanent (WG TECH) chargé de préparer ses décisions.

En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et conformément à l'article 6 de l'appendice F (APTU), la CTE est compétente pour adopter ou modifier les PTU. Conformément à l'article 15, paragraphe 2, des ATMF, la CTE est compétente pour proposer des modifications des ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien (ECE).

2.3. L'adoption d'actes par la CTE

Conformément à l'article 6 de l'appendice F (APTU), la CTE décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16 et 20 et à l'article 33, paragraphe 6, de la convention. La procédure normale d'adoption des PTU peut durer environ un an et demi.

2.4. Les actes dont l'adoption par la CTE est envisagée lors de la session du 22 juin 2021

2.4.1. Modification de la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs, de la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret et de la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

Les PTU de l'OTIF sont un ensemble de spécifications techniques découlant des principes, des objectifs et des procédures de la COTIF pour la construction et l'exploitation de matériel ferroviaire, l'objectif premier étant d'atteindre une interopérabilité maximale. Les PTU de l'OTIF ont la même finalité que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE.

Il convient de maintenir l'alignement des STI de l'UE et des PTU de la COTIF afin d'assurer l'équivalence entre les véhicules autorisés conformément au droit de l'Union européenne et les véhicules admis à l'exploitation internationale conformément à l'article 3a des ATMF.

Les modifications proposées en vue de leur adoption par la CTE permettront de maintenir l'équivalence pleine et entière, au sens des ATMF, entre les dispositions de l'UE et celles de la COTIF.

- PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs (LOC&PAS)

Cette PTU est une spécification en vertu de laquelle un sous-système particulier doit satisfaire aux exigences essentielles et garantir l'interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires au trafic ferroviaire international. L'actuelle PTU LOC&PAS a été élaborée sur la base du règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission (STI LOC&PAS)[2].

L'objectif de la proposition de modification de la PTU LOC&PAS est d'intégrer les nouveaux éléments résultant de la révision des règles uniformes APTU du 1er mars 2019 et d'assurer qu'elle reste alignée sur la STI LOC&PAS de l'Union européenne telle que modifiée par l'UE le 16 mai 2019 au moyen du règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission[3] et le 9 mars 2020 au moyen du règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission[4].

---

2 Règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228).

3 Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1299/2014, (UE) nº 1301/2014, (UE) nº 1302/2014, (UE) nº 1303/2014 et

Afin d'assurer le maintien de la reconnaissance mutuelle des véhicules autorisés conformément au droit de l'Union européenne et des véhicules admis à l'exploitation internationale conformément à l'article 3a des ATMF, les STI de l'Union européenne et les PTU de la COTIF doivent rester alignées.

Par ailleurs, à la suite du Brexit, les cas spécifiques pour le réseau de Grande-Bretagne du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord devraient être énumérés dans la PTU du fait de leur suppression de la STI.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs proposée par l'OTIF.

- PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret (PTU WAG)

La PTU relative aux wagons de fret énonce des exigences en ce qui concerne les véhicules conçus pour le transport de camions. Elles sont actuellement équivalentes à celles de la STI WAG modifiée par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019.

L'objectif de la présente proposition de modification de la PTU WAG est d'intégrer les nouveaux éléments résultant de la révision des règles uniformes APTU du 1er mars 2019 et d'assurer qu'elle reste alignée sur les évolutions juridiques dans l'Union européenne.

L'Union européenne a publié le règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission du 9 mars 2020, qui a récemment modifié la STI WAG. En conséquence, la PTU WAG doit être à nouveau modifiée afin d'assurer le maintien de l'équivalence entre la PTU et la STI.

En outre, à la suite du Brexit, les cas spécifiques pour le réseau de Grande-Bretagne du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord devraient être énoncés dans la PTU du fait de leur suppression de la STI.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU relative aux wagons de fret proposée par l'OTIF.

- PTU relative aux personnes handicapées (PTU PRM)

La PTU PRM définit des exigences harmonisées en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite applicables aux véhicules utilisés dans le trafic international. L'actuelle PTU PRM a été élaborée sur la base de la STI PRM de 2014 de l'UE.

Cette STI de l'UE a été modifiée par le règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission[5] du 16 mai 2019 en ce qui concerne l'inventaire des actifs en vue de recenser les barrières à l'accessibilité, de fournir des informations aux usagers et d'effectuer un suivi et une évaluation des progrès accomplis en matière d'accessibilité.

Afin d'assurer le maintien de la reconnaissance mutuelle des véhicules autorisés conformément au droit de l'Union européenne et des véhicules admis à l'exploitation

---

(UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission (JO L 139I du 27.5.2019, p. 108).

[4] Règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission du 9 mars 2020 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1302/2014 et (UE) 2016/919 en ce qui concerne l'extension du domaine d'emploi et des phases de transition (JO L 73 du 10.3.2020, p. 6).

[5] Règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) nº 1300/2014 en ce qui concerne l'inventaire des actifs en vue de recenser les barrières à l'accessibilité, de fournir des informations aux usagers et d'effectuer un suivi et une évaluation des progrès accomplis en matière d'accessibilité (JO L 139I du 27.5.2019, p. 1).

internationale conformément à l'article 3a des ATMF, les STI de l'Union européenne et les PTU de la COTIF doivent rester alignées.

Les modifications proposées aligneront la PTU PRM sur la dernière version de la STI et garantiront le maintien d'une équivalence pleine et entière, au sens des ATMF, des règles PRM pour les véhicules utilisés dans le trafic international ferroviaire.

En outre, à la suite du Brexit, les cas spécifiques pour le réseau de Grande-Bretagne du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord devraient être énoncés dans la PTU du fait de leur suppression de la STI.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU PRM proposée par l'OTIF.

2.4.2. Adoption des PTU applicables à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et au sous-système «infrastructure»

- PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire (PTU TCRC)

Cette PTU définit des dispositions détaillées concernant les responsabilités des entreprises ferroviaires en ce qui concerne la composition des trains destinés à être utilisés en trafic international et les responsabilités des gestionnaires de l'infrastructure en matière de vérification de la compatibilité entre les trains et les itinéraires sur lesquels ils sont destinés à être utilisés.

La PTU TCRC proposée combine un certain nombre de paramètres issus de deux textes juridiques de l'UE différents, à savoir les spécifications techniques d'interopérabilité concernant l'exploitation et la gestion du trafic (STI OPE) et les spécifications du registre de l'infrastructure (RINF).

La PTU WAG et la PTU LOC&PAS contiennent des références aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire, dans le cadre desquelles les entreprises ferroviaires vérifient tous les paramètres pertinents des véhicules ou des trains pour s'assurer de leur compatibilité avec l'itinéraire sur lequel ils seront utilisés. Les dispositions de la PTU TCRC proposée sont destinées à remplacer à la fois l'appendice I de la PTU WAG et l'appendice K de la PTU LOC&PAS.

Par conséquent, l'appendice I de la PTU WAG dans sa version adoptée par la Commission d'experts techniques le 30 septembre 2020, avec une date d'entrée en vigueur fixée au 1er avril 2021, et l'appendice K de la PTU LOC&PAS du 1er janvier 2015 devraient être abrogés au moment de l'entrée en vigueur de la PTU TCRC.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU TCRC proposée par l'OTIF.

- PTU applicable au sous-système «infrastructure» (PTU INF)

Cette PTU définit les paramètres de l'infrastructure ferroviaire qui sont pertinents sur le plan de la compatibilité avec les véhicules et les méthodes spécifiques de contrôle de ces paramètres.

La Commission d'experts techniques a analysé en détail la base juridique et a formulé des principes directeurs et des objectifs en ce qui concerne l'élaboration de la PTU INF.

La PTU INF, élaborée conformément au point de vue du WG TECH, repose sur la STI INF, modifiée en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU INF proposée par l'OTIF.

2.4.3. Révision des ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien (ECE)

Il y a lieu de modifier les règles de la COTIF afin d'assurer le maintien de l'équivalence, au sens de l'article 3a, paragraphe 5, des ATMF, entre les règles de l'UE et les règles de la COTIF.

Le nouveau texte vise principalement à étendre le champ d'application de la certification des ECE à tous les types de véhicules, alors que le texte précédent concernait uniquement les wagons de fret.

Par conséquent, et indépendamment de la question de savoir si la certification est obligatoire pour une ECE donnée, toutes les ECE, y compris celles qui ne sont pas certifiées par des organismes de certification externes, doivent respecter les exigences et critères généraux garantissant des niveaux minimaux d'entretien, énoncés à l'annexe II de la proposition d'UTP.

Les règles uniformes ATMF (appendice G de la COTIF et ci-après dénommées les «ATMF») énoncent des règles générales concernant les entités chargées de l'entretien (ECE).

En résumé, la modification des textes actuels se justifie pour deux raisons.

– Le champ d'application de la certification des ECE dans la nouvelle annexe A des ATMF ne se limite pas aux wagons de fret, ce dont il conviendrait de tenir compte, en particulier à l'article 15 des ATMF, qui prévoit actuellement la certification des ECE uniquement pour les wagons de marchandises.

– À leur article 3a, les ATMF font référence à un acte législatif de l'Union qui n'est plus en vigueur [la directive 2004/49/CE[6] a été abrogée et remplacée par la directive (UE) 2016/798[7]].

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la révision complète des spécifications relatives aux entités chargées de l'entretien (ECE) proposée par l'OTIF.

2.4.4. Mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF

La PTU ATF fait référence aux documents techniques de la STI ATF[8] qui sont publiés et régulièrement mis à jour sur le site web de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Une telle référence a été incluse dans la PTU, de sorte que les dispositions relatives aux technologies de l'information sont inscrites dans la COTIF, mais gérées par l'ERA. Étant donné que la modification de ces références constitue formellement une modification de la PTU ATF, elle doit faire l'objet d'une décision de la Commission d'experts techniques conformément à l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et aux articles 6 et 8a des règles APTU.

---

6 Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire).

7 Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

8 Règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) nº 1305/2014 de la Commission en ce qui concerne la gestion du contrôle des modifications (JO L 139I du 27.5.2019, p. 356).

En conséquence, des modifications des documents techniques visés à l'appendice I de la PTU ATF sont nécessaires afin de corriger les erreurs, de tenir compte des retours d'information, de suivre les progrès techniques et de maintenir l'équivalence avec les spécifications appliquées dans l'UE.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF proposée par l'OTIF.

2.5. Compétence et droits de vote de l'Union

En vertu de l'article 6 de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'UE à la COTIF, approuvé par la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011:

«1. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union, l'Union exerce les droits de vote de ses États membres aux termes de la convention.

2. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières pour lesquelles l'Union a une compétence partagée avec ses États membres, soit l'Union, soit ses États membres votent.

3. Sous réserve de l'article 26, paragraphe 7, de la convention, l'Union dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses États membres qui sont également parties à la convention. Lorsque l'Union vote, ses États membres ne votent pas.»

En vertu du droit de l'Union, l'Union détient une compétence exclusive dans des matières du transport ferroviaire où la COTIF ou des actes juridiques adoptés en vertu de celle-ci sont susceptibles d'affecter ces règles de l'Union existantes ou d'en altérer la portée.

Les décisions proposées visent à:

- aligner la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs et la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret sur le règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission[9];
- aligner la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sur le règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission[10];
- adopter une nouvelle PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission[11];
- adopter une nouvelle PTU applicable au sous-système «Infrastructure» conformément au règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission[12], tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission[13];

---

9 Règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission du 9 mars 2020 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1302/2014 et (UE) 2016/919 en ce qui concerne l'extension du domaine d'emploi et des phases de transition (JO L 73 du 10.3.2020, p. 6).

10 Règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) nº 1300/2014 en ce qui concerne l'inventaire des actifs en vue de recenser les barrières à l'accessibilité, de fournir des informations aux usagers et d'effectuer un suivi et une évaluation des progrès accomplis en matière d'accessibilité (JO L 139I du 27.5.2019, p. 1).

11 Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (JO L 139I du 27.5.2019, p. 5).

- proposer à la commission de révision de l'OTIF une révision des ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien (ECE) afin de les aligner sur la directive (UE) 2016/798[14];
- aligner les références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF[15].

L'adoption de ces décisions aura manifestement des conséquences sur les règles de l'Union.

L'Union, représentée par la Commission, exerce les droits de vote en ce qui concerne l'adoption de ces décisions.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Pour toutes les raisons indiquées ci-dessus, l'Union devrait voter en faveur de l'adoption des modifications.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «*les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord*».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord[16].

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»[17].

---

12 Règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «Infrastructure» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 1).

13 Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1299/2014, (UE) nº 1301/2014, (UE) nº 1302/2014, (UE) nº 1303/2014 et (UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission (JO L 139I du 27.5.2019, p. 108).

14 Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

15 Règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) nº 1305/2014 de la Commission en ce qui concerne la gestion du contrôle des modifications (JO L 139I du 27.5.2019, p. 356).

16 Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

17 Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

4.1.2. Application en l'espèce

Les actes que la CTE est appelée à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés ont des effets juridiques en ce qu'ils modifient le cadre juridique de l'OTIF en harmonisant les PTU de la COTIF avec les STI de l'UE, la réglementation relative aux ECE et les spécifications relatives aux registres des véhicules avec les règlements d'exécution correspondants de l'UE, et qu'ils sont contraignants pour l'Union.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision relevant de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend en premier lieu de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est adoptée au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux fins ou a deux composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la fin ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement le transport ferroviaire.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2021/0095 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 13e session de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en vue de l'adoption de modifications de la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs, de la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret, de la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, de l'adoption de la PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et de la PTU applicable au sous-système «Infrastructure», de la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, ainsi que de la révision des ATMF concernant les entités chargées de l'entretien (ECE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) L'Union a adhéré à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (la «COTIF»), conformément à la décision 2013/103/UE du Conseil[18].

(2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, sont parties à la COTIF.

(3) La Commission d'experts techniques (la «CTE») de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (l'«OTIF») a été créée en application de l'article 13, paragraphe 1, point f), de la COTIF.

(4) En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF, et conformément à l'article 6 de l'appendice F (APTU), la CTE est compétente pour adopter ou modifier, entre autres, les prescriptions techniques uniformes (PTU) relatives aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS), aux wagons pour le fret (PTU Wagons), à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PRM), les documents techniques énumérés à l'appendice I de l'application télématique au service du fret (PTU ATF), la PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et la PTU applicable au sous-système «Infrastructure».

[18] Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (*JO L 51 du 23.2.2013, p. 1*).

(5) Enfin, conformément à l'article 15, paragraphe 2, des ATMF, la CTE est compétente pour proposer la révision des ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien (ECE).

(6) La CTE a inscrit à l'ordre du jour de sa 13e session, qui se tiendra le 22 juin 2021, des propositions de décisions visant à modifier la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs, la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret, la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, à adopter la PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et la PTU applicable au sous-système «Infrastructure», à mettre à jour les références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, ainsi qu'à réviser les ATMF concernant les entités chargées de l'entretien (ECE).

(7) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE et, en ce qui concerne la révision des ATMF, au sein de la commission de révision de l'OTIF, dès lors que les décisions proposées seront contraignantes pour l'Union.

(8) Ces décisions visent à aligner la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs, la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret, la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sur, respectivement, le règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission[19] et le règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission[20], à adopter une nouvelle PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et une nouvelle PTU applicable au sous-système «Infrastructure» conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission[21] et au règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission[22], tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission[23], et à proposer à la commission de révision de l'OTIF une révision des ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien (ECE) en vue de leur alignement sur la directive (UE) 2016/798[24].

---

19 Règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission du 9 mars 2020 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1302/2014 et (UE) 2016/919 en ce qui concerne l'extension du domaine d'emploi et des phases de transition (JO L 73 du 10.3.2020, p. 6).

20 Règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) nº 1300/2014 en ce qui concerne l'inventaire des actifs en vue de recenser les barrières à l'accessibilité, de fournir des informations aux usagers et d'effectuer un suivi et une évaluation des progrès accomplis en matière d'accessibilité (JO L 139I du 27.5.2019, p. 1).

21 Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (JO L 139I du 27.5.2019, p. 5).

22 Règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «Infrastructure» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 1).

23 Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1299/2014, (UE) nº 1301/2014, (UE) nº 1302/2014, (UE) nº 1303/2014 et (UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission (JO L 139I du 27.5.2019, p. 108).

24 Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

(9) Les décisions proposées sont conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union, dès lors qu'elles contribuent à l'harmonisation de la législation de l'OTIF avec les dispositions équivalentes du droit de l'Union, et devraient donc recueillir l'appui de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 13e session de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) du 9 mai 1980 en ce qui concerne les modifications de la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs, de la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret, de la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, l'adoption de la PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et de la PTU applicable au sous-système «Infrastructure», la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, ainsi que la révision des ATMF concernant les entités chargées de l'entretien (ECE) est la suivante:

(1) voter en faveur des modifications de la PTU relative aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant les références «TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS annexe» et «TECH-20041 LOC PAS décision»;

(2) voter en faveur des modifications de la PTU relative au matériel roulant - wagons pour le fret, proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans les documents de travail de la CTE portant les références «TECH-20042-CTE13 WAG projets de modifications» et «TECH-20042 WAG décision»;

(3) voter en faveur des modifications de la PTU relative à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans les documents de travail de la CTE portant les références «TECH-20043-CTE UTP PRM projets de modifications» et «TECH-20043 PRM décision»;

(4) voter en faveur de l'adoption de la PTU applicable à la composition des trains et aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire, proposée par la CTE, telle qu'énoncée dans les documents de travail de la CTE portant les références «TECH-20039 UTP TCRC» et «TECH-20039 TCRC décision»;

(5) voter en faveur de l'adoption de la PTU applicable au sous-système «Infrastructures», proposée par la CTE, telles qu'énoncée dans les documents de travail de la CTE portant les références «TECH-20040-UTP INF projet» et «TECH-20040 INF décision»;

(6) voter en faveur de la proposition de la CTE visant à mettre à jour les références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, telles qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-21009-CTE UTP TAF décision»;

(7) voter en faveur de la révision des ATMF concernant les entités chargées de l'entretien (ECE), telle qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-20045 ATMF décision».

Article 2

Les décisions de la Commission d'experts techniques, une fois adoptées, sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, avec une indication de la date de leur entrée en vigueur.

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président