COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 5.6.2025
COM(2025) 278 final

Recommandation de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant l'ouverture de négociations sur la révision du traité instituant la Communauté des transports

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le traité instituant la Communauté des transports [1](TCT) a été approuvé par l'Union européenne[2] et ratifié par six partenaires des Balkans occidentaux (la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la République de Macédoine du Nord, le Kosovo[*], le Monténégro et la République de Serbie (ci-après dénommés les «parties de l'Europe du Sud-Est»). Le traité est entré en vigueur le 1er mai 2019.

Il s'applique aux transports routier, ferroviaire et maritime ainsi qu'aux voies navigables intérieures et prévoit l'intégration progressive de marchés et de réseaux de transport, y compris les infrastructures aéroportuaires, sur la base de la législation pertinente de l'UE, y compris dans les domaines des normes techniques, de l'interopérabilité, de la sûreté, de la sécurité, de la gestion du trafic, de la concurrence, de la politique sociale, des marchés publics et de l'environnement.

Depuis 2019, la Communauté des transports a fait avancer cet objectif en renforçant la coopération régionale et en proposant une assistance technique ciblée ainsi qu'en prenant des initiatives axées sur le renforcement des capacités. Grâce à ces efforts, la Communauté des transports a fait des progrès dans l'alignement de la législation et dans l'intégration des marchés des transports aussi bien entre les parties de l'Europe du Sud-Est qu'entre ces dernières et l'UE. Il convient toutefois de faire davantage.

L'article 42 du TCT précise que le traité doit faire l'objet d'un réexamen à la demande de l'une des parties contractantes, et en tout état de cause cinq ans après son entrée en vigueur.

Le 15 novembre 2022, les parties contractantes au TCT et les ministres responsables des transports de l'Ukraine, de la Géorgie et de la Moldavie ont approuvé une déclaration conjointe sur la coopération pour le développement du secteur des transports. Ce document politique a servi de base à la participation de ces pays en tant qu'observateurs dans les travaux de la Communauté des transports. Dans la déclaration conjointe, il a également été indiqué que les avantages mutuels potentiels découlant d'une éventuelle adhésion de l'Ukraine, de la République de Moldavie et de la Géorgie au TCT devraient être dûment étudiés.

La présente recommandation propose que le Conseil autorise la Commission à ouvrir des négociations relatives à la révision du TCT.

L'objectif général devrait être de négocier avec les parties de l'Europe du Sud-Est, l'Ukraine et la République de Moldavie des modifications du TCT afin de soutenir et de renforcer l'alignement législatif de toutes les parties contractantes sur l'acquis pertinent de l'UE, compte tenu de leurs perspectives européennes respectives.

Ces modifications devraient inclure de nouveaux mécanismes visant à renforcer les engagements contraignants figurant dans le TCT en prévoyant des sanctions (telles que la suspension des droits de vote) en cas de violations graves et persistantes de ces engagements.

---

[1] JO L 278 du 27.10.2017, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2017/1937/oj.

[2] Décision (UE) 2019/392 du Conseil du 4 mars 2019 relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, du traité instituant la Communauté des transports (JO L 71 du 13.3.2019, p. 1), ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2019/392/oj).

[*] Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

Pour renforcer le mécanisme d'alignement sur l'acquis, il convient de donner plus de poids au rôle joué par le secrétariat permanent du TCT. En outre, les modifications devraient affiner le rôle du TCT en soutien au développement de l'extension indicative du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux parties de l'Europe du Sud-Est, notamment en tenant compte de l'évolution des politiques dans le cadre législatif du RTE-T. Il convient également de réviser l'annexe I du TCT, notamment pour ajouter l'acquis de l'UE antérieur à la signature du TCT et tenir compte de l'évolution des politiques pertinentes dans le domaine des transports ou dans les domaines connexes mentionnés à l'annexe I. Enfin, les modifications devraient viser à améliorer certains aspects opérationnels recensés dans le cadre de l'application du TCT et d'affiner les règles relatives à l'application de la jurisprudence de la Cour de justice sur les questions relevant du TCT.

Par ailleurs, les modifications devraient permettre l'adhésion à part entière au TCT de l'Ukraine et de la République de Moldavie. Afin de garantir leur pleine intégration dans le TCT, la Commission devrait négocier des annexes sur les dispositions transitoires, visées à l'article 40 du TCT, devant s'appliquer à ces deux pays au moment de leur adhésion. La Commission devrait également être en mesure de répondre aux demandes potentielles concernant le fond du TCT émanant de l'Ukraine et de la République de Moldavie.

Compte tenu du recul démocratique de la Géorgie, y compris l'adoption de la loi sur la transparence de l'influence étrangère, qui compromet la trajectoire de la Géorgie sur la voie de l'adhésion à l'UE et a de facto conduit à l'arrêt du processus d'adhésion, il convient de reporter la décision de prendre des mesures concrètes en vue de l'adhésion pleine et entière de la Géorgie au TCT. Ce report est conforme aux discussions qui ont eu lieu lors du Conseil européen des 27 juin 2024[3], 17 octobre 2024[4] et 19 décembre 2024[5] et reflète les conclusions du rapport de la Commission sur l'élargissement.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Les objectifs de la présente recommandation sont conformes aux efforts plus larges déployés par l'UE afin de soutenir les réformes dans les secteurs des transports des parties de l'Europe du Sud-Est, de l'Ukraine et de la République de Moldavie, et les complètent, dans le cadre de leur processus global d'adhésion. Depuis l'entrée en vigueur du TCT, le Conseil européen a confirmé à de nombreuses reprises que l'avenir des parties de l'Europe du Sud-Est se situait résolument au sein de l'UE. En mars 2020, les membres du Conseil européen ont approuvé la décision du Conseil des affaires générales[6] d'ouvrir des négociations d'adhésion avec la République de Macédoine du Nord et la République d'Albanie. En mars 2024, le Conseil européen a décidé[7] d'ouvrir les négociations d'adhésion avec la Bosnie-Herzégovine. En décembre 2022, le Kosovo a présenté sa demande d'adhésion à l'UE.

Le Conseil européen des 14 et 15 décembre 2023 a décidé d'ouvrir des négociations d'adhésion avec l'Ukraine et la Moldavie[8]. Les négociations d'adhésion des deux pays ont été officiellement lancées lors de deux conférences intergouvernementales qui se sont tenues à Luxembourg le 25 juin 2024.

3 https://www.consilium.europa.eu/media/qa3lblga/euco-conclusions-27062024-fr.pdf.
4 https://www.consilium.europa.eu/media/2pebccz2/20241017-euco-conclusions-fr.pdf.
5 https://www.consilium.europa.eu/media/jhlenhaj/euco-conclusions-19122024-en.pdf.
6 https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7002-2020-INIT/fr/pdf.
7 https://www.consilium.europa.eu/media/70880/euco-conclusions-2122032024.pdf.
8 https://www.consilium.europa.eu/media/68967/europeancouncilconclusions-14-15-12-2023-en.pdf.

En outre, l'objectif consistant à soutenir davantage l'intégration des réseaux de transport est conforme au règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil[9]. Ce règlement prévoit, entre autres, des corridors de transport européens spécifiques visant à renforcer encore la connectivité entre les États membres et les parties de l'Europe du Sud-Est, l'Ukraine et la République de Moldavie.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La recommandation est conforme aux autres politiques de l'UE, notamment en ce qui concerne l'élargissement et la politique de voisinage. Le 8 novembre 2023, la Commission européenne a adopté le nouveau plan de croissance pour les Balkans occidentaux[10], dans le but de permettre à la région de bénéficier dès maintenant de certains des avantages que procure l'adhésion à l'Union européenne, en stimulant la croissance économique et en accélérant l'indispensable convergence socio-économique. L'objectif est de permettre aux partenaires d'intensifier les réformes et les investissements afin d'accélérer considérablement le rythme du processus d'élargissement et la croissance de leurs économies.

De même, le 15 avril 2024, la Commission a approuvé le plan pour l'Ukraine[11], qui aide ce pays à se redresser, à se reconstruire et à se moderniser, et soutient en particulier les efforts de réforme déployés par l'Ukraine sur la voie de son adhésion à l'UE. Enfin, le 10 octobre 2024, la Commission a adopté une communication sur le plan de croissance pour la Moldavie[12], qui vise à stimuler l'économie moldave et à favoriser l'adhésion de ce pays à l'UE en accélérant les réformes et en fournissant une assistance financière.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

L'objectif du traité instituant la Communauté des transports est la création d'une Communauté des transports dans les domaines des transports routier, ferroviaire, par voie navigable intérieure et maritime ainsi que le développement du réseau de transport entre l'Union européenne et les parties de l'Europe du Sud-Est. L'article 91 du TFUE prévoit que les mesures relatives aux transports ferroviaire, routier et par voie navigable intérieure relevant de la politique commune des transports sont adoptées conformément à la procédure législative ordinaire. L'article 100, paragraphe 2, prévoit que les dispositions requises pour le transport maritime sont également adoptées conformément à la procédure législative ordinaire. La base juridique matérielle de la décision envisagée autorisant l'ouverture de négociations sur un accord et adressant des directives au négociateur est donc constituée de l'article 91 et de l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

L'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) expose la procédure en matière de négociation et de conclusion d'accords entre l'Union européenne et des pays hors UE ou des organisations internationales. Le paragraphe 3 de cet article, notamment, prévoit que la Commission présente des recommandations au Conseil, qui adopte une décision autorisant l'ouverture des négociations et désigne, en fonction de la matière de

---

9 Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

10 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/new-growth-plan-western-balkans_en.

11 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/proposal-council-implementing-decision-approval-assessment-ukraine-plan_en.

12 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/growth-plan-moldova-commission-proposal_fr

l'accord envisagé, le négociateur ou le chef de l'équipe de négociation de l'UE. L'article 218, paragraphe 4 indique que le Conseil peut adresser des directives aux négociateurs et désigner un comité spécial, les négociations devant être conduites en consultation avec ce comité. La base juridique procédurale de la décision envisagée autorisant l'ouverture de négociations sur un accord et adressant des directives au négociateur est l'article 218, paragraphes 3 et 4, du TFUE.

- **Compétence de l'Union**

L'article 216, paragraphe 1, du TFUE dispose ce qui suit:

«L'Union peut conclure un accord avec un ou plusieurs pays tiers ou organisations internationales lorsque les traités le prévoient ou lorsque la conclusion d'un accord, soit est nécessaire pour réaliser, dans le cadre des politiques de l'Union, l'un des objectifs visés par les traités, soit est prévue dans un acte juridique contraignant de l'Union, soit encore est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée.»

Le TCT a été conclu par l'Union en vertu de la décision (UE) 2019/392 du Conseil[13]. Le TCT étant un accord entre l'UE et les parties de l'Europe du Sud-Est, toute modification de cet accord devrait être négociée au niveau de l'UE.

La Communauté des transports est fondée sur l'intégration progressive des marchés des transports des parties de l'Europe du Sud-Est au marché des transports de l'UE sur la base de l'acquis en la matière, y compris dans les domaines des normes techniques, de l'interopérabilité, de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic, de la politique sociale, des marchés publics et de l'environnement, pour tous les modes de transport à l'exclusion du transport aérien.

La présente proposition concerne l'ouverture de négociations en vue de modifier le TCT pour: i) soutenir et renforcer l'alignement législatif des parties de l'Europe du Sud-Est; ii) renforcer le rôle du secrétariat permanent du TCT; iii) réexaminer l'annexe I du TCT, notamment pour ajouter l'acquis de l'UE antérieur à la signature du TCT et tenir compte de l'évolution des politiques pertinentes dans le domaine des transports ou dans les domaines connexes couverts par ladite annexe; iv) améliorer certains aspects opérationnels; v) affiner les règles relatives à l'interprétation du TCT à la lumière de la jurisprudence de la Cour, conformément à l'article 19 du TCT, afin de couvrir également la jurisprudence rendue après la date de signature du TCT; et vi) permettre l'adhésion à part entière de l'Ukraine et de la République de Moldavie au TCT, y compris en négociant des annexes sur les dispositions transitoires pour chacun de ces pays. Par conséquent, la proposition n'a pas d'influence sur le champ d'application matériel de l'accord, est cohérente avec les objectifs stratégiques poursuivis et ne modifie pas la compétence de l'UE à cet égard.

L'UE dispose donc d'une compétence exclusive pour conclure un accord international visant à modifier le TCT et les annexes sur les dispositions transitoires qui doivent être applicables au moment de l'éventuelle adhésion de l'Ukraine et de la République de Moldavie.

[13] Décision (UE) 2019/392 du Conseil du 4 mars 2019 relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, du traité instituant la Communauté des transports (JO L 71 du 13.3.2019, p. 1), ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2019/392/oj).

- **Proportionnalité**

Les modifications à négocier ne modifient pas le champ d'application matériel du TCT et se limitent aux mesures nécessaires pour rendre sa mise en œuvre plus efficace et pour permettre l'adhésion à part entière de l'Ukraine et de la République de Moldavie.

L'accord envisagé est l'instrument le plus efficace pour améliorer les relations en matière de transport entre l'UE, les parties de l'Europe du Sud-Est, l'Ukraine et la République de Moldavie. La recommandation n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne.

- **Choix de l'instrument**

Une recommandation de la Commission en vue d'une décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations est conforme à l'article 218, paragraphe 3, du TFUE, en application duquel la Commission présente des recommandations au Conseil, qui adopte une décision autorisant l'ouverture de négociations.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

À la demande de la Commission, le secrétariat permanent a mis en place, en janvier 2024, un groupe de travail informel chargé de procéder à une évaluation préliminaire de la mise en œuvre actuelle du TCT et de recenser les domaines susceptibles de faire l'objet d'améliorations de fond et opérationnelles dans le cadre de l'examen du TCT.

Le groupe de travail informel, présidé par le secrétariat permanent, était composé de représentants de la Commission, des États membres et des parties de l'Europe du Sud-Est, ainsi que de représentants des observateurs. Il a été chargé de mettre en évidence:

- d'éventuelles modifications de fond susceptibles d'apporter une contribution positive à l'objectif du TCT consistant à renforcer l'intégration du marché des transports des parties de l'Europe du Sud-Est, sur la base de l'acquis de l'UE pertinent;
- la nécessité éventuelle d'améliorer le soutien au suivi du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) indicatif dans la région;
- de nouveaux axes de travail/tâches pour gérer l'évolution des relations de l'UE avec les parties de l'Europe du Sud-Est; et
- les changements opérationnels potentiels susceptibles d'améliorer le bon fonctionnement et la mise en œuvre du TCT.

Les réflexions sont terminées et le secrétariat permanent a préparé un rapport final contenant un résumé des travaux et ses principales conclusions et mettant en évidence les principaux domaines qui pourraient être traités au cours du processus de réexamen.

Dans le cadre des travaux du groupe de travail informel, le Kosovo a demandé à remplacer sa dénomination telle qu'elle figure actuellement dans le TCT (Kosovo*) par «République du Kosovo». Le Kosovo souhaiterait également modifier la manière dont ses frontières sont

représentées sur les cartes indicatives du RTE-T figurant à l'annexe I du TCT. La République de Macédoine du Nord a souligné la nécessité de réexaminer les protocoles bilatéraux annexés au TCT et de les adapter à la situation spécifique des parties enclavées, en particulier en ce qui concerne les dispositions relatives au transport maritime. Le Monténégro a fait observer que certains règlements énumérés à l'annexe I du TCT devraient être mis à jour.

- **Consultation des parties intéressées**

Au cours de l'année 2023, les services de la Commission ont tenu un certain nombre de discussions bilatérales avec les parties de l'Europe du Sud-Est sur la participation plus active des observateurs d'Ukraine et de République de Moldavie aux travaux du TCT[14].

Sans préjudice de la formalisation de leurs positions gouvernementales respectives, de manière générale, l'initiative visant à intégrer plus étroitement l'Ukraine et la République de Moldavie dans les travaux du TCT en vue de leur adhésion à part entière est largement soutenue, avec une mise en garde notable concernant les relations bilatérales entre un partenaire particulier des Balkans occidentaux (Kosovo) et les observateurs.

L'Albanie n'a soulevé aucun problème particulier lié à la participation plus active des observateurs aux travaux du TCT et a déclaré qu'elle était favorable à l'extension du TCT à l'Ukraine et à la République de Moldavie.

La Bosnie-Herzégovine a exprimé son soutien à l'extension du TCT à l'Ukraine et à la République de Moldavie.

Le Kosovo a souligné qu'il n'avait pas de problème majeur lié à l'adhésion à part entière au TCT pour les observateurs, tout en faisant part de certaines préoccupations telles que la non-reconnaissance de la déclaration d'indépendance du Kosovo par l'Ukraine et la République de Moldavie.

Le Monténégro n'a soulevé aucun problème concernant la participation plus active des observateurs aux travaux du TCT et a exprimé son soutien à ce que les observateurs rejoignent le TCT en tant que membres à part entière.

La Macédoine du Nord n'a soulevé aucun problème concernant la participation plus active des observateurs aux travaux du TCT et a déclaré qu'elle soutenait l'adhésion de l'Ukraine et de la République de Moldavie au TCT.

La Serbie n'a mentionné aucun problème concernant la participation plus active de l'Ukraine et de la République de Moldavie aux travaux du TCT; toutefois, elle a fait remarquer qu'il n'existe actuellement aucune position officielle du gouvernement serbe concernant l'adhésion à part entière au TCT pour les observateurs. Cette position serait déterminée à la suite d'une approche plus formelle de l'UE concernant l'éventuelle adhésion de l'Ukraine et de la République de Moldavie au TCT.

Lors d'échanges bilatéraux en 2023, les services de la Commission ont présenté à l'Ukraine et à la République de Moldavie les positions préliminaires des parties de l'Europe du Sud-Est sur les perspectives d'adhésion à part entière des observateurs. Les services de la Commission ont également mentionné les éventuelles incidences financières (c'est-à-dire les contributions

[14] Ces discussions bilatérales ont également porté sur la possibilité d'une participation plus active de la Géorgie, en tant qu'observateur actuellement, à la Communauté des transports.

au budget du TCT). Lors de ces échanges, l'Ukraine et la République de Moldavie ont exprimé leur vif intérêt à adhérer au TCT en tant que membres à part entière.

En outre, la Commission a publié un appel à contributions qui s'est déroulé entre le 6 novembre et le 4 décembre 2024. La Commission a reçu une contribution anonyme à l'appel à contributions, exprimant un soutien global à l'initiative visant à poursuivre l'intégration des réseaux de transport dans le voisinage, mais soulignant qu'une coopération plus étroite ne devrait être recherchée qu'avec les partenaires qui coopèrent déjà étroitement avec les partenaires européens.

- **Analyse d'impact**

À ce stade la recommandation n'engage pas la Commission à prendre de position particulière étant donné qu'elle ne contient qu'une recommandation visant à autoriser l'engagement de négociations avec les parties de l'Europe du Sud-Est, l'Ukraine et la République de Moldavie. Ces négociations concernent des modifications ciblées de nature technique portant sur un accord international existant et son extension à l'Ukraine et à la République de Moldavie. L'issue du processus de révision sera déterminée sur la base de négociations internationales avec les pays tiers. La proposition d'adhésion de l'Ukraine et de la République de Moldavie au TCT repose sur un signal politique clair du Conseil européen, qui a accordé le statut de candidat à l'adhésion à l'UE à ces pays et a officiellement entamé des négociations d'adhésion avec eux. En outre, l'article 42 du TCT impose de réexaminer cet accord cinq ans après son entrée en vigueur. La Commission adoptera une recommandation de décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations à cet égard. Par conséquent, le recours à une procédure formelle d'analyse d'impact n'est pas justifié.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Sans objet.

- **Droits fondamentaux**

L'initiative respecte pleinement la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Même si l'incidence sur le budget de l'UE est limitée, cette modification pourrait représenter une augmentation allant jusqu'à 34 % (0,8 million d'EUR) de la contribution annuelle de l'UE au TCT, en fonction de l'issue des négociations sur le calcul des contributions respectives des partenaires régionaux, et un investissement initial ponctuel de 0,2 million d'EUR.

Conformément à l'article 35 du TCT, le budget de la Communauté des transports ne couvre que les dépenses opérationnelles nécessaires au fonctionnement de ses organes.

Les incidences pour la période couverte par le cadre financier pluriannuel en matière de budget et de ressources humaines nécessaires estimés sont détaillées dans la fiche financière législative jointe à la présente recommandation.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le processus de négociation devrait débuter en 2025.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la recommandation**

L'article premier prévoit l'autorisation de mener des négociations, au nom de l'Union, en vue d'un accord international sur la révision du traité instituant la Communauté des transports (TCT).

L'article 2 dispose que les négociations devraient être conduites sur la base des directives de négociation du Conseil dont le texte figure à l'annexe de la décision.

L'article 3 dispose que les négociations sont conduites en consultation avec un comité spécial.

L'article 4 dispose que la Commission est destinataire de la décision.

- **Le choix du négociateur**

Étant donné que les négociations relèvent exclusivement du domaine de la politique étrangère et de sécurité commune, la Commission doit être désignée comme négociateur en vertu de l'article 218, paragraphe 3, du TFUE.

Recommandation de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant l'ouverture de négociations sur la révision du traité instituant la Communauté des transports

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 et son article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec son article 218, paragraphes 3 et 4,

vu la recommandation de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) Le TCT a été signé par l'Union conformément à la décision (UE) 2017/1937 du Conseil[15]. Il a été approuvé au nom de l'Union le 4 mars 2019 en vertu de la décision (UE) 2019/392 du Conseil[16]. Le traité est entré en vigueur le 1er mai 2019.

(2) Le TCT favorise le développement du réseau de transport entre l'Union et la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la République de Macédoine du Nord, le Kosovo[*], le Monténégro et la République de Serbie (ci-après dénommées «parties de l'Europe du Sud-Est») dans le domaine des transports routier, ferroviaire et maritime ainsi que des voies navigables intérieures, et est fondé sur l'intégration progressive des marchés des transports des parties de l'Europe du Sud-Est dans le marché des transports de l'Union, sur la base des dispositions pertinentes de l'acquis de l'Union.

(3) L'article 42 du TCT précise que le traité doit faire l'objet d'un réexamen à la demande de l'une des parties contractantes, et en tout état de cause cinq ans après son entrée en vigueur.

(4) En janvier 2024, un groupe de travail a été créé pour organiser des discussions exploratoires sur le réexamen du TCT. Le groupe de travail était composé de représentants de la Commission, des États membres, des parties de l'Europe du Sud-Est et des participants actuels ayant le statut d'observateur. Les discussions sur la nécessité de mettre à jour le TCT sont terminées.

(5) Des progrès considérables ont été accomplis en ce qui concerne l'engagement plus étroit entre la Communauté des transports et les observateurs d'Ukraine et de République de Moldavie.

(6) Il convient que l'Union participe aux négociations relatives au TCT,

---

15 Décision (UE) 2017/1937 du Conseil du 11 juillet 2017 relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire du traité instituant la Communauté des transports (JO L 278 du 27.10.2017, p. 1).

16 Décision (UE) 2019/392 du Conseil du 4 mars 2019 relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire du traité instituant la Communauté des transports (JO L 71 du 13.3.2019, p. 1).

* Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Commission est autorisée à mener des négociations, au nom de l'Union, en vue d'un accord international sur la révision du traité instituant la Communauté des transports (TCT).

Article 2

Les directives de négociation figurent en annexe.

Article 3

Les négociations sont conduites en concertation avec le [nom du comité spécial, à insérer par le Conseil].

Article 4

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président