

Bruxelles, le 12.10.2018
COM(2018) 684 final

2018/0352 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre au nom de l'Union européenne dans le cadre de la procédure écrite qui doit être lancée par la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en vue de l'adoption de modifications des prescriptions techniques uniformes (PTU) GEN-B et TAF

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

Lors de sa 11^e session, qui s'est tenue à Berne les 12 et 13 juin 2018, la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a décidé d'adopter par procédure écrite certaines modifications à apporter aux prescriptions techniques uniformes (PTU): la PTU GEN-B en ce qui concerne la définition des sous-systèmes et la PTU TAF en ce qui concerne les applications télématiques au service du fret.

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. En ce sens, les PTU de l'OTIF sont équivalentes aux spécifications techniques d'interopérabilité de l'UE (STI).

La PTU GEN-B définit les sous-systèmes du système ferroviaire dans le cadre des APTU et des ATMF (appendices F et G de la convention). Elle équivaut aux dispositions correspondantes de l'UE figurant à l'annexe II de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne¹.

La PTU TAF définit des exigences fondamentales et complémentaires pour le processus de communication entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure, pour les bases de données destinées au suivi de la circulation des trains et des wagons et pour les informations à fournir aux clients du fret, sans lesquels le sous-système ATF ne peut fonctionner. Elle équivaut à la STI ATF².

La proposition en question, qui fera l'objet d'une procédure écrite destinée à modifier les PTU précitées, requiert une décision du Conseil établissant la position à prendre au nom de l'Union. Les modifications proposées sont les suivantes:

- modifications apportées aux points 2.1, 2.2 et 2.3 de la PTU GEN-B, comme prévu à l'annexe de la présente décision et dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-18010-CTE11-5³;
- mise à jour de la PTU TAF pour y inclure la liste des documents techniques révisée (appendice I) de la STI ATF,

l'objectif général étant d'assurer l'équivalence entre les STI et les PTU.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

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

La COTIF est le texte juridique fondateur de l'OTIF. En vertu de son article 2, paragraphe 1, elle 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 international ferroviaire. La COTIF régit aussi

¹ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

² Règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire de l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 438).

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

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 les huit appendices (dont un nouvel appendice H qui doit être adopté sous peu lors de la 13^e Assemblée générale de l'OTIF) établissant un droit ferroviaire uniforme.

- Appendice A – Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (**CIV**)
- Appendice B – Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (**CIM**)
- Appendice C – Transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (**RID**)
- Appendice D – Contrat d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (**CUV**)
- Appendice E – 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**)

En vertu des appendices F et G de la COTIF, il existe 12 PTU régissant l'interopérabilité technique.

La COTIF s'applique à 46 États, dont 26 États membres de l'UE, c'est-à-dire tous à l'exception de Malte et de Chypre.

2.2. L'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Le 16 juin 2011, le Conseil a adopté la décision 2013/103/UE du Conseil⁴ relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'OTIF 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. Cet accord est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

L'Union est partie à l'accord ainsi que tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte. La décision 2013/103/UE du Conseil précise que la Commission représente l'Union lors des réunions de l'OTIF. Elle contient également une déclaration de l'Union européenne concernant l'exercice des compétences (annexe I) et prévoit des dispositions internes

⁴ 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).

destinées au Conseil, aux États membres et à la Commission dans le cadre des travaux relevant de l'OTIF (annexe III).

2.3. La Commission d'experts techniques de l'OTIF

La CTE est un organe de l'OTIF créé par l'article 8 de la COTIF. Elle se compose des États membres de l'OTIF qui appliquent les appendices F et G (APTU, 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. La Commission d'experts techniques fait évoluer les règles uniformes APTU et ATMF qui s'appliquent au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international et 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 des registres.

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

2.4. L'adoption d'actes par voie de procédure écrite au sein de la CTE

La procédure normale d'adoption des PTU est établie aux articles 6 et 8 des APTU et peut durer environ un an et demi. La CTE peut également adopter des modifications des PTU par voie de procédure écrite en application de l'article 21, paragraphe 3, de son règlement intérieur⁵. Cette procédure est plus rapide et peut durer six mois. Lors de la 11^e session de la CTE, ses membres ont décidé, sur proposition de la présidence, de procéder à l'adoption de modifications par voie de procédure écrite, comme le prévoit ledit article 21, paragraphe 3.

En application de l'article 21, paragraphe 3, de son règlement intérieur, la Commission d'experts techniques arrête une décision par voie de procédure écrite conformément aux règles suivantes:

- tous les membres de la Commission d'experts sont informés, par écrit, du sujet et du motif d'un tel vote;
- les questions indépendantes les unes des autres feront l'objet d'un vote séparé;
- les membres seront invités à transmettre au Secrétaire général de l'OTIF leurs votes écrits avant l'expiration (date et heure) d'un délai d'au moins vingt et un jours civils;
- la réception de chaque vote sera confirmée par écrit par le Secrétaire général de l'OTIF;

⁵ http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/02_organe/06_fachaus_tech/RI-CTE_11_02_2009_f.pdf

- toutes les réponses reçues avant l'expiration du délai seront consignées;
- le quorum sera identique à celui des sessions de la CTE. Si le nombre de réponses reçues avant l'expiration du délai n'atteint pas le quorum requis, la proposition sera considérée comme étant rejetée. Elle peut toutefois être soumise de nouveau lors de la session suivante de la Commission d'experts;
- si au moins trois membres de la Commission d'experts demandent que les mesures proposées soient examinées lors d'une session de la Commission, la procédure écrite doit être terminée sans résultat; une nouvelle session de la Commission d'experts doit être convoquée dans les meilleurs délais et
- tous les membres seront notifiés du résultat de la procédure de vote.

2.5. Les actes de la CTE pour lesquels une adoption par voie de procédure écrite est envisagée

Lors de sa 11^e session, la CTE a soumis les modifications suivantes pour adoption par procédure écrite:

- modifications des points 2.1, 2.2 et 2.3 de la PTU GEN-B concernant les sous-systèmes;
- mise à jour de la PTU TAF pour l'harmoniser avec la version révisée de la STI ATF.

Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la PTU GEN-B font suite à la demande formulée lors de la 10^e session de la CTE pour que soit modifié le point 2.1 de cette dernière afin d'inclure les ponts, en plus de la voie courante et des appareils de voie déjà mentionnés. La raison était que si les interfaces entre ponts et véhicules ne sont pas gérées correctement, de dangereuses vibrations peuvent apparaître.

À la suite de la demande formulée lors de la 10^e session de la CTE, le WG TECH a discuté et est convenu que le point 2.1 de la PTU GEN-B pouvait être reformulé de manière plus générale en disant que la COTIF inclut l'infrastructure en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules, sans autre précision. Ce principe général s'appliquerait aussi à d'autres sous-systèmes relatifs aux installations fixes, à savoir «Énergie» et «Contrôle-commande et signalisation au sol».

Avec cette modification, la Commission d'experts techniques serait à l'avenir compétente pour décider pour chaque (future) PTU concernant l'infrastructure, l'énergie ou les systèmes de contrôle-commande et signalisation au sol, quelles interfaces exactement doivent être couvertes.

Cette modification est conforme au document de stratégie de l'OTIF sur la production de dispositions relatives à l'infrastructure, examiné lors de la 11^e session de la CTE (document TECH-18012-CTE11-6.2), dans lequel la Commission d'experts techniques charge le WG TECH de préparer des propositions de dispositions adaptées et réalisables pour l'infrastructure.

La mise à jour proposée de la PTU TAF fait suite à la récente révision de la STI ATF mettant à jour la structure des messages de la STI ATF, le modèle de données et de message, la base de données opérationnelle des wagons et des unités intermodales (WIMO), et adoptant une norme informatique pour la couche communication de l'interface commune. Ces changements

ont été introduits afin de surmonter l'ancienne logique d'exclusivité et de permettre une mise en œuvre plus rapide et moins coûteuse de cet outil au sein de la communauté des utilisateurs de la STI ATF. Les fichiers de référence ont été révisés en conséquence, donnant lieu à une mise à jour de la liste des documents techniques (appendice I) de la STI ATF. Il convient, dès lors, de mettre à jour la liste correspondante figurant dans la PTU TAF.

Les actes envisagés seront juridiquement contraignants à l'égard des États membres de l'OTIF et des organisations régionales d'intégration économique qui ont adhéré à la COTIF, dont l'Union. Ils ont pour objectif de poursuivre l'harmonisation des prescriptions techniques uniformes (PTU) de la COTIF avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE.

2.6. Compétence et droits de vote de l'Union

Conformément à l'article 6 de l'accord UE-OTIF,

«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.»

Comme prévu à l'annexe I de la décision 2013/103/UE du Conseil, dans le secteur ferroviaire, l'Union européenne exerce avec les États membres une compétence partagée en vertu de l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

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 règles de l'Union subiront inmanquablement les effets de l'adoption de ces modifications, l'objectif de la mesure étant d'harmoniser les PTU de la COTIF avec les dispositions de l'UE figurant à l'annexe II de la directive (UE) 2016/797 et la STI ATF.

Par conséquent, il y a lieu que l'Union, représentée par la Commission, exerce son droit de vote en l'espèce.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Pour toutes les raisons indiquées ci-dessus, l'Union devrait émettre un vote positif lors de la procédure écrite.

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'accord⁶.

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*»⁷.

4.1.2. Application au cas d'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 relatives aux sous-systèmes.

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

4.2. Conclusion

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

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

Comme l'acte de la CTE va modifier la PTU GEN-B sur le fondement de l'appendice F de la COTIF, il convient de le publier au *Journal officiel de l'Union européenne* après son adoption.

⁶ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

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

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre au nom de l'Union européenne dans le cadre de la procédure écrite qui doit être lancée par la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en vue de l'adoption de modifications des prescriptions techniques uniformes (PTU) GEN-B et TAF

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 (ci-après dénommée «COTIF»), conformément à la décision 2013/103/UE du Conseil⁸.
- (2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, appliquent la COTIF.
- (3) La Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a été créée en application de l'article 8 de la COTIF. Conformément à l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et aux articles 6 et 8a de l'appendice F (APTU), la CTE est compétente pour décider de l'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) ou d'une disposition modifiant une PTU en vertu de l'appendice F (APTU) et de l'appendice G (ATMF) de la COTIF.
- (4) À la suite de sa 11^e session, qui s'est tenue les 12 et 13 juin 2018, la CTE a décidé d'adopter, par voie de procédure écrite, des modifications se rapportant aux points 2.1, 2.2 et 2.3 des PTU concernant les sous-systèmes (PTU GEN-B) afin d'inclure les passages à niveau et autres ouvrages d'art, tels que les ponts, dans la définition du sous-système «Infrastructure», comme indiqué à l'annexe de la présente décision.
- (5) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE car les modifications apportées aux points 2.1, 2.2 et 2.3 de la PTU GEN-B en vertu de l'appendice F (APTU) de la COTIF seront contraignantes pour l'Union.
- (6) L'objectif de ces modifications est d'harmoniser la définition des sous-systèmes dans la PTU GEN-B de la COTIF avec celle de l'Union figurant à l'annexe II de la

⁸ 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).

directive (UE) 2016/797⁹ en ajoutant les passages à niveau et autres ouvrages d'art, tels que les ponts, dans la définition du sous-système «Infrastructure».

- (7) Les modifications 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 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, dans le cadre de la procédure écrite qui sera lancée par la Commission d'experts techniques de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 sur les modifications à apporter aux points 2.1, 2.2 et 2.3 des prescriptions techniques uniformes GEN-B est fondée sur le projet d'acte de la Commission d'experts techniques de l'OTIF joint à la présente décision.

Article 2

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

⁹ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).