



Bruxelles, le 9.7.2019
COM(2019) 298 final

2019/0143 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à 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 du RNV et des PTU ATF

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La 12^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) se tiendra à Berne les 12 et 13 juin 2019. L'ordre du jour de la réunion comprend:

- une proposition de décision visant à modifier le système des registres de l'OTIF – Registre du matériel roulant et registre national des véhicules (RNV); et
 - une proposition de modification de l'annexe 1 des prescriptions techniques uniformes de l'OTIF – Applications télématiques au service du fret (PTU ATF).
- (a) Les spécifications actuelles du RNV applicables en vertu des règles de l'OTIF sont équivalentes à celles prévues par la décision 2007/756/CE de la Commission¹.

Dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, la Commission a adopté sa décision d'exécution (UE) 2018/1614² qui met à jour les spécifications relatives aux registres nationaux des véhicules dans l'UE et établit les spécifications du registre européen des véhicules (REV), qui remplacera les registres nationaux des véhicules à partir de 2021, et abroge la décision 2007/756/CE de la Commission.

La décision de la CTE a pour objet de modifier le RNV et de maintenir son équivalence avec la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission.

- (b) Les prescriptions techniques uniformes (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 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 actuellement à la STI ATF définie dans le règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission³ et le règlement d'exécution (UE) 2018/278 de la Commission⁴.

¹ Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE (JO L 305 du 23.11.2007, p. 30).

² Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018, modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53).

³ 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).

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2018/278 de la Commission du 23 février 2018 modifiant l'annexe du règlement (UE) n° 1305/2014 afin de mettre à jour la structure des messages, le modèle de données et de message, la base de données opérationnelle des wagons et des unités intermodales et d'adopter une norme informatique pour la couche communication de l'interface commune (JO L 54 du 24.2.2018).

Le 27 mai 2019, la Commission a adopté une modification de son règlement (UE) n° 1305/2014⁵.

La modification des PTU ATF vise à préserver leur équivalence avec le règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission dans sa version récemment modifiée.

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 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 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.

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission en ce qui concerne la gestion du contrôle des modifications (JO L 139I du 27.5.2019, p. 356).

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 Conseil⁶ 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 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.

⁶ 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).

2.4. L'adoption d'actes par 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.

2.5. Les actes envisagés devant être adoptés selon la procédure écrite par la CTE de l'OTIF

La CTE a soumis les modifications suivantes pour adoption par procédure écrite:

- une proposition de décision visant à modifier le RNV; et
- une proposition de décision visant à modifier l'annexe 1 des PTU ATF.

2.5.1. Modification des spécifications du RNV

La décision de modifier le RNV a pour objet de préserver son équivalence avec la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission.

À cette fin, les modifications proposées concernent les procédures liées aux registres et aux enregistrements. Elles ne concernent ni le logiciel ni le fonctionnement du RNV.

En résumé, les modifications comprennent les éléments suivants:

- Instauration d'une nouvelle obligation en vertu de laquelle les États non membres de l'UE doivent communiquer au secrétaire général de l'OTIF les coordonnées des entités chargées de l'enregistrement, qui seront ensuite publiées par le secrétaire général de l'OTIF (nouveau point 2.3 ajouté);
- Fixation d'un délai (20 jours ouvrables) pour enregistrer les modifications du RNV (au point 3.2.3);
- Clarification supplémentaire de la procédure d'enregistrement supplémentaire pour les véhicules qui n'ont pas été immatriculés dans le RNV connecté au registre virtuel centralisé européen des véhicules (RVV CE) (3.2.5);
- Clarification supplémentaire des modalités de transfert de l'enregistrement entre les RNV et des modalités de modification du numéro d'immatriculation européen (NEV) (3.2.6);
- Mise à jour des tableaux en ce qui concerne les droits d'accès (3.3) et la liste des codes de restriction harmonisée (appendice 1 – Codification des restrictions);
- Mise à jour de la structure et du contenu du numéro européen d'identification européen (ENI) [appendice 2: code du pays (champ 1) et type de document (champ 2)];
- Modifications d'ordre rédactionnel dans l'ensemble du texte.

Conformément à l'article 20, paragraphe 1, point e), de la COTIF et à l'article 13, paragraphes 1, 4 et 5, des règles uniformes ATMF, la CTE est compétente pour prendre des décisions concernant ces modifications.

2.5.2. Modification des PTU ATF

La décision portant modification des PTU ATF vise à préserver leur équivalence avec la STI ATF figurant dans le règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission dans sa version récemment modifiée.

Comme la STI ATF, les PTU ATF font référence à des documents techniques qui sont publiés et régulièrement mis à jour sur le site web de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (généralement au moins une fois par an). Les dernières mises à jour de ces documents techniques sont des adaptations mineures portant spécifiquement sur les données et le format de message pour l'échange d'informations entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

La modification de ces références constituant une modification des PTU ATF, elle doit faire l'objet d'une décision de la CTE conformément à l'article 20, paragraphe 1, point b) de la COTIF et à l'article 6 des APTU.

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 européenne.

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.»

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 le RNV et les PTU ATF avec, respectivement, la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) n° 1305/2014 de la Commission tel que modifié récemment.

Disposant d'une compétence exclusive à l'égard des matières régies par les deux décisions de la CTE susmentionnées, l'Union, représentée par la Commission, exerce les droits de vote en ce qui concerne l'adoption de ces deux 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'accord⁷.

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*»⁸.

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 relatives aux sous-systèmes 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.

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

⁸ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à 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 du RNV et des PTU ATF

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 Conseil⁹.
- (2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, sont parties à 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 e), de la COTIF et à l'article 13, paragraphes 1, 4 et 5 de l'appendice G (ATMF), la CTE est compétente pour prendre des décisions concernant l'adoption ou la modification du système de registres de l'OTIF – Registre du matériel roulant et registre national des véhicules (RNV). Conformément à l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et à l'article 6 de l'appendice F (APTU), la CTE est compétente pour décider de l'adoption de prescriptions techniques uniformes concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) ou d'une disposition modifiant une PTU en vertu de l'appendice F (APTU) et de l'appendice G (ATMF) de la COTIF.
- (4) La CTE adoptera par procédure écrite une proposition de décision visant à modifier les spécifications du RNV et une proposition de décision visant à modifier l'annexe 1 des PTU ATF.
- (5) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE, dès lors que la décision envisagée sera contraignante pour l'Union.
- (6) L'objectif de ces modifications est d'aligner le RNV et les PTU ATF sur, respectivement, la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission¹⁰ et le règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission¹¹.

⁹ 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).

- (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 la procédure écrite devant être lancée par la Commission d'experts techniques de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 concernant les modifications du RNV et de l'annexe 1 des PTU ATF est la suivante:

1. Voter en faveur des modifications du RNV proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-19001-CTE12-5.1.
2. Voter en faveur des modifications des PTU ATF proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans les documents de travail de la CTE portant la référence TECH-18037-CTE12-5.2.

Article 3

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

¹⁰ Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018, modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53).

¹¹ Règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission en ce qui concerne la gestion du contrôle des modifications (JO L 139I du 27.5.2019, p. 356).