



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 13^e 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 au bruit du matériel roulant, de la PTU relative aux wagons de fret et de la PTU relative au marquage des véhicules, et de l'adoption d'une révision complète des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE) et d'une révision complète des spécifications relatives aux registres des véhicules

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La 13^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) se tiendra à Berne les 16 et 17 juin 2020. L'ordre du jour de la réunion comprend:

- une proposition de modification de la PTU relative au bruit du matériel roulant;
- une proposition de modification de la PTU relative aux wagons de fret;
- une proposition de modification de la PTU relative au marquage des véhicules;
- une proposition de révision complète des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (règlement ECE); et
- une proposition de révision complète des spécifications relatives aux registres des véhicules.

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 2011¹. 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 international ferroviaire. La COTIF régit aussi le fonctionnement de l'OTIF, ses objectifs, ses attributions, ses relations avec les Parties 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 (dont un nouvel appendice H qui doit être adopté lors de la 13^e Assemblée générale de l'OTIF) établissant un droit ferroviaire uniforme.

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*).

- 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 13, paragraphes 1, 4 et 5, de l'appendice G (ATMF), la CTE est compétente pour décider de l'établissement, de la modification, de la fusion ou du retrait des registres nationaux des véhicules (RNV). Enfin, conformément à l'article 15, paragraphe 2, dudit appendice, la CTE est compétente pour l'adoption et l'amendement des règles de certification et d'audit des 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 des 16 et 17 juin 2020

2.4.1. *Modification des PTU relatives au bruit du matériel roulant, aux wagons de fret et au marquage des véhicules*

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 ont la même finalité que les STI de l'UE.

Il convient de maintenir l'alignement des STI et des PTU afin d'assurer l'équivalence entre les véhicules autorisés conformément au droit de l'Union européenne et les véhicules admis aux opérations internationales, 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 au bruit du matériel roulant

La PTU relative au bruit du matériel roulant énonce des exigences fondamentales et des exigences supplémentaires en ce qui concerne les émissions sonores du matériel roulant. Elles sont actuellement équivalentes à celles la STI «Bruit» figurant dans le règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission². Les modifications de la PTU proposées visent à offrir aux parties la possibilité de limiter l'utilisation des wagons anciens qui ne sont pas conformes aux exigences modernes en matière de bruit au passage sur des lignes ferroviaires définies où le bruit pose un problème.

La Commission a adopté, le 16 mai 2019, une modification³ de son règlement (UE) n° 1304/2014 consistant à élargir le champ d'application de sa STI «Bruit» et à introduire

² Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit», modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE (*JO L 356 du 12.12.2014, p. 421*).

³ Règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1304/2014 en ce qui concerne l'application de la spécification technique d'interopérabilité relative au

l'approche de l'«itinéraire moins bruyant» pour les infrastructures, applicable à partir de 2024 dans l'ensemble de l'UE. La future PTU relative au bruit n'inclut pas de définition de l'itinéraire peu bruyant, ce dernier pouvant être défini à la discrétion des États contractants hors-UE. Cette divergence par rapport à la STI n'est toutefois pas jugée préjudiciable à l'UE, pour autant que la date de début de mise en œuvre des itinéraires peu bruyants soit alignée sur celle de l'UE, parce qu'elle n'a pas d'incidence sur le trafic en provenance ou à destination de l'UE.

La décision de la CTE de modifier la PTU relative au bruit du matériel roulant a pour but de préserver son équivalence, au sens des ATMF, avec la STI «Bruit» figurant dans le règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission tel que modifié en 2019.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU relative au bruit du matériel roulant proposée par l'OTIF.

- PTU relative aux wagons de fret

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 «Wagons» figurant dans le règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission⁴.

La Commission a adopté, le 16 mai 2019, une modification⁵ de son règlement (UE) n° 321/2013.

La décision de la CTE de modifier la PTU relative aux wagons de fret a pour but de préserver son équivalence avec le règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission tel que récemment modifié.

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 au marquage des véhicules

La PTU relative au marquage des véhicules énonce des exigences en ce qui concerne le marquage des wagons. Cette PTU n'a pas d'équivalent sous la forme d'une STI unique.

Actuellement, les sections 1 à 6 de cette PTU correspondent à l'appendice P de la STI EXP («Exploitation et gestion du trafic», annexe I de la décision 2007/756/CE telle que modifiée en dernier lieu par la décision 2012/757/UE⁶), et les sections 7 à 18 correspondent à

sous-système «Matériel roulant — bruit» aux wagons de marchandises existants (*JO L 139I du 27.5.2019, p. 89*).

⁴ Règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE (*JO L 104 du 12.4.2013, p. 1*).

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014, (UE) n° 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*).

⁶ Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE (*JO L 345 du 15.12.2012, p. 1*)

l'appendice 6 de la spécification de l'UE relative au RNV (décision 2007/756/CE de la Commission⁷).

La Commission a adopté une nouvelle STI EXP le 16 mai 2019, au moyen de son règlement (UE) 2019/773⁸, et défini un nouveau registre européen des véhicules (REV) le 25 octobre 2018 au moyen de sa décision (UE) 2018/1614⁹.

La décision de modifier la PTU relative au marquage des véhicules a pour but de préserver son équivalence avec:

- les sections 1 à 6 de l'appendice H du règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission (STI EXP), tel que récemment modifié,
- les sections 7 à 18 de l'appendice 6 de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission (REV).

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU relative au marquage des véhicules proposée par l'OTIF.

2.4.2. *Révision intégrale des spécifications relatives aux entités chargées de l'entretien (ECE)*

Le système de certification des entités chargées de l'entretien définit les exigences et les critères d'évaluation applicables à la certification des ECE pour les wagons de fret. Les dispositions sont actuellement équivalentes à celles du règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission¹⁰.

Le 16 mai 2019, la Commission a adopté son nouveau règlement (UE) 2019/779¹¹, qui abroge et remplace son règlement (UE) n° 445/2011 et étendra la certification des ECE à tous les types de véhicules à partir du 16 juin 2020.

La décision de la CTE de modifier l'annexe A des ATMF consacrée aux «Règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE)» a pour but de préserver son équivalence, au sens de l'article 3a, paragraphe 5, des ATMF, avec le règlement (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019.

⁷ 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*).

⁸ 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*).

⁹ Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (*JO L 268 du 26.10.2018, p. 53*).

¹⁰ Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 (*JO L 122 du 11.5.2011, p. 22*).

¹¹ Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission (*JO L 139I du 27.5.2019, p. 360*).

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. Il convient de noter que l'équivalence est garantie uniquement pour les wagons de fret.

Par rapport aux règles existantes de la COTIF, le texte proposé par la CTE ne modifie pas de manière significative les responsabilités des ECE en matière de certification ni les exigences auxquelles elles doivent satisfaire dans ce domaine. 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.

En résumé:

- la certification des ECE reste obligatoire pour toute entité chargée de l'entretien des wagons de fret, et
- la certification des ECE est étendue afin d'inclure les entités chargées de l'entretien de tous les autres types de véhicules. La certification des ECE serait donc obligatoire en règle générale, sauf dans le cas suivant:
 - lorsque des entreprises ferroviaires entretiennent des véhicules autres que des wagons de fret qu'elles sont les seules à exploiter, elles sont exemptées de l'obligation de certification des ECE. Dans ce cas, l'autorité compétente de l'État concerné doit vérifier que les exigences et critères généraux énoncés à l'annexe II de la proposition sont respectés.

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.

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, à condition que les modifications définies dans l'annexe du présent document soient intégrées dans le texte de l'OTIF.

2.4.3. Révision intégrale des spécifications relatives aux registres nationaux des véhicules

Les actuelles spécifications relatives aux RNV applicables en vertu des règles de l'OTIF sont équivalentes à celles prévues par la décision 2007/756/CE de la Commission.

Dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, la Commission a adopté sa décision d'exécution (UE) 2018/1614 qui actualise les spécifications relatives aux registres nationaux des véhicules (RNV) dans l'UE, établit les spécifications relatives au registre européen des véhicules (REV), appelé à remplacer ces RNV à partir de 2021, et abroge la décision 2007/756/CE de la Commission.

La décision de la CTE de modifier les spécifications relatives aux RNV fait suite à l'adoption de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission.

D'ici à 2021, les États membres de l'UE vont unir leurs forces et gérer l'autorisation et l'information des véhicules au moyen d'un registre commun, le futur REV qui remplacerait les anciens RNV de 25 États membres de l'UE. Dans le contexte de l'OTIF, le REV ferait donc office de RNV pour la région UE. Le REV peut être mis à disposition pour des véhicules d'autres pays, en particulier les pays relevant de la politique de voisinage de l'UE qui se sont

engagés à mettre en œuvre le droit de l'UE au moyen d'accords bilatéraux conclus avec l'UE (par exemple, la Norvège, la Suisse, les Balkans occidentaux, etc.). D'autres membres de l'OTIF peuvent demander, sous réserve de l'admission au trafic international, à immatriculer des véhicules dans le REV.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la révision complète des spécifications relatives aux registres nationaux des véhicules (RNV) proposée par l'OTIF, à condition que les modifications énoncées dans l'annexe du présent document soient intégrées dans le texte de 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 règles de l'Union subiront immanquablement les effets de l'adoption de ces modifications, l'objectif de la mesure étant d'aligner la PTU relative au bruit du matériel roulant, la PTU relative aux wagons de fret, la PTU relative au marquage des véhicules, la réglementation relative aux ECE et les spécifications relatives aux RNV sur, respectivement, le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission, le règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission, le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission, le règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission et la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission, dans la version récemment modifiée.

Disposant d'une compétence exclusive à l'égard des matières régies par les cinq décisions de la CTE susmentionnées, l'Union, représentée par la Commission, exerce les droits de vote en ce qui concerne l'adoption de ces cinq 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'accord¹².

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*»¹³.

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 nationaux 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.

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

¹³ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 13^e 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 au bruit du matériel roulant, de la PTU relative aux wagons de fret et de la PTU relative au marquage des véhicules, et de l'adoption d'une révision complète des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE) et d'une révision complète des spécifications relatives aux registres des véhicules

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 Conseil¹⁴.
- (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) Conformément à l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et conformément à l'article 6 de son appendice F (APTU), la CTE est compétente pour adopter ou modifier, entre autres, les prescriptions techniques uniformes (PTU) relatives au bruit du matériel roulant (PTU «Bruit»), aux wagons pour le fret (PTU «Wagons») et au marquage des véhicules (PTU «Marquage»). Conformément à l'article 13, paragraphes 1, 4 et 5, de l'appendice G (ATMF), la CTE est aussi compétente pour décider de l'établissement, de la modification, de la fusion ou du retrait des registres nationaux des véhicules (RNV). Enfin, conformément à l'article 15, paragraphe 2, de l'appendice G (ATMF), la CTE est compétente pour l'adoption et l'amendement des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE).
- (5) La CTE a inscrit à l'ordre du jour de sa 13^e session, qui aura lieu les 16 et 17 juin 2020, des propositions de décisions visant à modifier la PTU relative au bruit du matériel roulant, la PTU relative aux wagons de fret et la PTU relative au marquage des véhicules, et à réviser intégralement les règles de certification et d'audit des entités

¹⁴ 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).

chargées de l'entretien (ECE) ainsi que les spécifications relatives aux registres nationaux des véhicules (RNV).

- (6) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE, dès lors que les modifications proposées seront contraignantes pour l'Union.
- (7) L'objectif de ces modifications est d'aligner la PTU relative au bruit du matériel roulant, la PTU relative aux wagons de fret, la PTU relative au marquage des véhicules et les règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECM) sur, respectivement, le règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission¹⁵, le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission¹⁶, le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission¹⁷ et le règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission¹⁸; les spécifications relatives aux registres des véhicules ont été mises à jour compte tenu de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission¹⁹.
- (8) 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 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 13^e session de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sur les modifications de la PTU relative au bruit du matériel roulant, de la PTU relative aux wagons de fret et de la PTU relative au marquage des véhicules, et sur la révision complète des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE) et des spécifications relatives aux registres des véhicules est la suivante:

¹⁵ Règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1304/2014 en ce qui concerne l'application de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Matériel roulant — bruit» aux wagons de marchandises existants (*JO L 139I du 27.5.2019, p. 89*).

¹⁶ Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014, (UE) n° 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*).

¹⁷ 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*).

¹⁸ Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission (*JO L 139I du 27.5.2019, p. 360*).

¹⁹ Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (*JO L 268 du 26.10.2018, p. 53*).

- (1) voter en faveur des modifications de la PTU relative aux wagons de fret proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant les références «TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex» et «TECH-20005-CT13-6.2-e-UTP WAG Proposal»;
- (2) voter en faveur des modifications de la PTU relative au marquage des véhicules proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant les références «TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Annex» et «TECH-20006-CT13-6.3-e-UTP MARKING Proposal»;
- (3) voter en faveur des modifications de la PTU relative au bruit du matériel roulant proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant les références «TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex» et «TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal»;
- (4) voter en faveur de la révision complète des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (réglementation ECE), pour autant que le texte tel qu'énoncé dans le document de travail de la CTE portant les références «TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex» et «TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal» soit modifié conformément à l'annexe de la présente décision;
- (5) voter en faveur de la révision complète des spécifications relatives aux registres nationaux des véhicules (RNV), pour autant que le texte tel qu'énoncé dans le document de travail de la CTE portant les références «TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex» et «TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal» soit modifié conformément à l'annexe de la présente 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