



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.4.2026
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 18^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG) et au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'adoption d'un format uniforme de certificat, et à la révision de la PTU applicable au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) et du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) est une organisation intergouvernementale spécialisée dans le transport ferroviaire international. L'OTIF élabore des régimes juridiques uniformes pour le transport ferroviaire international dans trois grands domaines d'activité: l'interopérabilité et la sécurité, les marchandises dangereuses et le droit des contrats ferroviaires.

Les aspects liés à l'interopérabilité et à la sécurité sont traités, en particulier, par la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF.

La 18^e session de la CTE de l'OTIF se tiendra à Berne le 9 juin 2026. La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union, lors de cette session, dans la perspective de l'adoption envisagée des propositions suivantes:

- une modification du règlement intérieur de la CTE;
- une révision de la prescription technique uniforme (PTU) applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG);
- une révision de la PTU applicable au sous-système «Matériel roulant — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS);
- l'adoption de l'annexe C des règles uniformes ATMF concernant un format uniforme de certificat;
- une modification de l'appendice I de la PTU applicable au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) (références aux documents techniques);
- la mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF.

L'ordre du jour de la réunion et les documents relatifs aux propositions présentées en vue d'une adoption sont disponibles sur le site web de l'OTIF https://otif.org/fr/?page_id=1025.

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 membres¹ sont parties contractantes.

Le 16 juin 2011, le Conseil a adopté la décision 2013/103/UE du Conseil 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 (ci-après l'«accord UE-COTIF relatif à l'adhésion»)².

¹ Seules Chypre et Malte ne sont pas parties contractantes.

² 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

L'accord UE-COTIF relatif à l'adhésion est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

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'Organisation, ses objectifs, ses attributions, ses relations avec les États parties et ses activités en général.

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

- appendice A – Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (**CIV**);
- appendice B – Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (**CIM**);
- appendice C – Règlement 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 (**RU EST**).

Il existe 18 prescriptions techniques uniformes (PTU) pour l'interopérabilité technique élaborées dans le cadre des RU APTU et des RU ATMF. Dans le cadre de la COTIF, les PTU sont des normes techniques applicables à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. Elles ont la même finalité que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE pour l'admission au trafic international, suivant la définition du chapitre II de la directive (UE) 2016/797³.

Les RU APTU et les RU ATMF sont appliquées par 43 des 50 États qui sont parties à la COTIF, dont les 25 États membres de l'UE déjà mentionnés.

Quatre annexes ont été élaborées dans le cadre des RU EST. Ces annexes concernent les méthodes de sécurité communes applicables au trafic international ferroviaire. Elles ont la même finalité que les méthodes de sécurité communes (MSC) de l'UE pour l'admission au

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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

³ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

trafic international, suivant la définition du chapitre II de la directive (UE) 2016/798⁴. Le processus d'approbation des RU EST par les deux tiers des États parties à l'OTIF, qui conditionne l'entrée en vigueur de ces règles uniformes, est toujours en cours.

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 RU APTU et les RU ATMF.

La CTE est compétente pour les questions relatives à l'interopérabilité et à la sécurité du trafic international ferroviaire. Elle élabore les RU APTU, les RU ATMF, les RU EST et leurs annexes respectives, ainsi que les orientations correspondantes, qui s'appliquent à l'admission et à l'exploitation du matériel et des infrastructures ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international. Il s'agit notamment des points suivants:

- l'adoption des prescriptions techniques et des normes techniques;
- les procédures concernant l'évaluation de la conformité du matériel et des infrastructures ferroviaires par rapport à ces prescriptions et normes;
- les dispositions relatives à l'entretien du matériel et des infrastructures ferroviaires;
- les responsabilités en matière d'exploitation en sécurité et les dispositions relatives à l'évaluation et à l'appréciation des risques;
- les spécifications relatives aux registres nécessaires à l'application des dispositions mentionnées ci-dessus.

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

Conformément à l'article 16, paragraphe 10, de la COTIF, la CTE est compétente pour adopter son règlement intérieur.

En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et conformément à l'article 6, paragraphe 1, des RU APTU, la CTE est compétente pour adopter ou modifier les PTU correspondantes. Conformément à l'article 20, paragraphe 1, point e), de la COTIF et conformément à l'article 21, paragraphe 1, des RU ATMF, la CTE est aussi compétente pour adopter ou modifier les PTU correspondantes. Ces modifications sont effectuées conformément à la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, paragraphe 6, de la COTIF et entrent en vigueur conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article 35.

Enfin, conformément à l'article 20, paragraphe 1, point e), de la COTIF et en application de l'article 21, paragraphe 4, des RU ATMF, la CTE est également compétente pour recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique du matériel ferroviaire utilisé en trafic international.

2.3. Les actes envisagés pour adoption par la CTE

Le 9 juin 2026, lors de sa 18^e session, la CTE doit adopter les éléments suivants:

- une modification du règlement intérieur de la CTE;

⁴ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

- une révision de la PTU applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG);
- une révision de la PTU applicable au sous-système «Matériel roulant — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS);
- l'annexe C des RU ATMF concernant un format uniforme de certificat;
- une modification de l'appendice I de la PTU applicable au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) (références aux documents techniques);
- une modification du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF.

2.3.1. *Modification du règlement intérieur de la CTE*

Lors de sa 8^e session, qui s'est tenue le 4 décembre 2025, la commission ad hoc de l'OTIF sur les questions juridiques et la coopération internationale a approuvé des dispositions recommandées visant à harmoniser le règlement intérieur de tous les organes de l'OTIF en ce qui concerne les droits des membres, des membres associés et des observateurs.

L'objectif de la présente proposition de modification du règlement intérieur de la CTE est d'harmoniser les pratiques de tous les organes de l'OTIF, sur la base des recommandations de la commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, afin d'assurer la cohérence. La proposition prévoit en outre une harmonisation complémentaire par rapport à certaines pratiques d'autres organes.

2.3.2. *Révision de la prescription technique uniforme (PTU) applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG)*

La PTU WAG fixe des exigences fonctionnelles et techniques pour l'admission de wagons de marchandises au trafic international sur le territoire de tous les États parties à la COTIF, conformément aux RU ATMF. Elle couvre les exigences techniques de conception et de production et les procédures de vérification.

La proposition a pour but de réviser la PTU WAG afin de l'aligner sur l'évolution juridique au sein de l'Union européenne, en particulier sur les éléments introduits par le règlement d'exécution (UE) 2025/2064 de la Commission⁵. Dans ce contexte, la proposition précise les exigences applicables aux wagons de marchandises en ce qui concerne les pare-étincelles pour la sécurité incendie, le transport ferroviaire de marchandises dangereuses et les dispositifs d'arrimage des semi-remorques aux wagons ainsi que les marquages correspondants.

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2025/2064 de la Commission du 14 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) n° 321/2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant – wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l'Union européenne («STI WAG») (JO L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

2.3.3. *Révision de la prescription technique uniforme (PTU) applicable au sous-système «Matériel roulant — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS)*

La PTU LOC&PAS fixe les exigences fonctionnelles et techniques pour l'admission de locomotives et de matériel roulant destiné au transport de voyageurs au trafic international sur le territoire de tous les États parties à la COTIF, conformément aux RU ATMF. Elle couvre les exigences techniques de conception et de production et les procédures de vérification.

La proposition a pour but de réviser la PTU LOC&PAS afin de l'aligner sur l'évolution juridique au sein de l'Union européenne, en particulier sur les éléments introduits par le règlement d'exécution (UE) 2025/675 de la Commission⁶. Dans ce contexte, la proposition précise les exigences à respecter pour la libre circulation en trafic international des véhicules ne transportant pas de voyageurs et destinés à transporter du personnel de service.

2.3.4. *Adoption de l'annexe C des RU ATMF concernant un format uniforme de certificat*

L'objectif de la présente proposition est de définir la structure et le contenu des certificats techniques au sens de l'article 11 des RU ATMF, les procédures relatives à leur délivrance, leur mise à jour, leur retrait, leur suspension, ainsi que les procédures concernant l'accès à ces certificats. La proposition vise à garantir la cohérence et la compatibilité des informations entre les États parties à la COTIF, ainsi que leur compatibilité avec les registres des véhicules et des types de véhicules établis en vertu des règles de l'OTIF ou de l'UE, à savoir celles énoncées dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission⁷ et la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission⁸, telles que modifiées en dernier lieu.

Afin de promouvoir l'harmonisation et de faciliter la transformation numérique dans les transports ferroviaires, les informations contenues dans ces certificats devraient correspondre aux informations requises dans les registres des véhicules et les registres des types de véhicules conformément aux règles de l'OTIF et de l'UE, y compris les informations requises pour vérifier la compatibilité avec l'itinéraire.

2.3.5. *Modification de la PTU «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF)*

La PTU ATF définit des exigences pour le processus de communication entre entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'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.

La proposition a pour but d'harmoniser les références aux documents techniques de l'AFE énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.

⁶ Règlement d'exécution (UE) 2025/675 de la Commission du 4 avril 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1302/2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne et la décision d'exécution 2011/665/UE relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/impl/2025/675/oj>).

⁷ Décision d'exécution de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L 264 du 8.10.2011, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/impl/2011/665/oj>).

⁸ 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 (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/impl/2018/1614/oj>).

En particulier, les documents techniques énumérés à l'appendice I de la PTU ATF doivent être modifiés afin de corriger des erreurs, de tenir compte des retours reçus, de suivre les évolutions techniques et de préserver l'équivalence avec les spécifications définies dans le document technique de l'AFE portant la référence ERA-TD-105: STI ATF — Annexe D.2: Appendice F — Modèle de données et de message de la STI ATF.

2.3.6. *Mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des RU APTU et des RU ATMF*

Le Guide décrit les exigences relatives à la mise en œuvre et à l'application des RU APTU et des RU ATMF aux fins des transports internationaux ferroviaires, et décrit les différents rôles et responsabilités liés à cette mise en œuvre et application. Il est destiné à servir de référence pratique pour les membres de l'OTIF et les États intéressés par une adhésion à la COTIF, et en particulier pour les autorités, les organismes et les acteurs du secteur ferroviaire.

Le Guide n'est pas juridiquement contraignant en vertu de la COTIF mais n'en constitue pas moins une recommandation d'exécution, susceptible de produire des effets juridiques. La CTE est habilitée à adopter le Guide et ses modifications sous la forme de recommandations conformément à l'article 21, paragraphe 4, des RU ATMF. Le Guide (et partant, la modification envisagée) éclairerait la manière dont l'UE doit mettre en œuvre ses obligations au titre de la COTIF.

Il est nécessaire de mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des RU APTU et des RU ATMF afin de prendre en considération le retour d'expérience des États parties à la COTIF.

3. **POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION**

3.1. **Compétence et droits de vote de l'Union**

Aux termes de l'article 6 de l'accord UE-COTIF relatif à l'adhésion:

«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 de l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, l'Union dispose d'une compétence exclusive en ce qui concerne les engagements internationaux à prendre dans le cadre de la COTIF, y compris les instruments juridiques adoptés en vertu de celle-ci, lorsque ces engagements sont susceptibles d'affecter des règles existantes de l'Union ou d'en altérer la portée.

Les décisions proposées visent à:

- modifier le règlement intérieur de la CTE afin de l'aligner sur le règlement intérieur d'autres organes de l'OTIF;
- réviser la PTU WAG afin de l'aligner sur le règlement d'exécution (UE) 2025/2064 de la Commission;

- réviser la PTU LOC&PAS afin de l'aligner sur le règlement d'exécution (UE) 2025/675 de la Commission;
- adopter une nouvelle annexe C des RU ATMF concernant un format uniforme de certificat, tout en assurant sa compatibilité avec les registres des véhicules et des types de véhicules établis en vertu des règles de l'OTIF et de l'UE, à savoir celles énoncées dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission et la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission;
- modifier la PTU «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF), afin de tenir compte des dernières mises à jour publiées par l'AFE dans les références aux documents techniques de l'AFE énumérés à l'appendice I de la PTU ATF;
- mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des RU APTU et des RU ATMF, afin de prendre en considération le retour d'expérience des États parties à la COTIF, y compris les États membres de l'UE.

Toutes ces décisions relèvent de l'interopérabilité et de la sécurité du trafic international ferroviaire. Ce domaine est largement couvert par des règles de l'Union qui sont donc susceptibles d'être affectées ou altérées par l'adoption de ces décisions.

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

3.2. Conclusions proposées

En ce qui concerne les décisions détaillées plus haut aux paragraphes 2.3.1 à 2.3.6, l'Union devrait voter comme proposé ci-dessous.

3.2.1. *Modification du règlement intérieur de la Commission d'experts techniques*

L'Union européenne devrait voter en faveur de la modification du règlement intérieur de la CTE proposée par le secrétariat de l'OTIF dans le document TECH-26018-CTE18-4. Néanmoins, la modification suivante devrait être proposée.

- (a) À l'article 9, paragraphe 3, «*huit semaines*» devrait être remplacé par «*douze semaines*». Cette proposition vise à faciliter les procédures internes nécessaires pour permettre l'élaboration et l'adoption en temps utile des positions de l'Union.

3.2.2. *Révision de la prescription technique uniforme (PTU) applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG)*

L'Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU WAG proposée par le secrétariat de l'OTIF dans l'annexe 2 du document TECH-26003-CTE18-5.1, sous réserve des amendements mentionnés ci-dessous. Au cas où ces amendements ne seraient pas adoptés, l'Union européenne devrait voter contre la proposition de révision de la PTU WAG.

- (a) Les deux paragraphes introductifs du point 4.2.6.1.2.1, désormais détaillés au point 4.2.6.1.2.1.1, devraient être supprimés.
- (b) Au point 5.3.6, le premier paragraphe devrait être remplacé par le texte suivant:
«*Les dispositifs d'arrimage des semi-remorques doivent être conçus et évalués pour chacune des conditions d'utilisation suivantes:*

- les semi-remorques compatibles auxquels le dispositif est destiné;
- l'interface d'unité compatible sur laquelle le dispositif peut être monté en toute sécurité».

3.2.3. *Révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS)*

L'Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU LOC&PAS proposée par le secrétariat de l'OTIF dans l'annexe 2 du document TECH-26004-CTE18-5.2, sous réserve des amendements mentionnés ci-dessous. Au cas où cet amendement ne serait pas adopté, l'Union européenne devrait voter contre la proposition de révision de la PTU LOC&PAS.

- (a) Au point 7.1.1.6.1, le point 12) devrait être remplacé par le texte suivant: «L'unité doit être équipée de dispositifs d'autosauvetage destinés à toutes les personnes à bord, qui satisfont aux spécifications de la norme EN 13794:2002 et soit de la norme EN 402:2003, soit de la norme EN 403:2004».

3.2.4. *Adoption de l'annexe C des RU ATMF concernant un format uniforme de certificat*

La décision envisagée d'adopter une nouvelle annexe C pour les RU ATMF concernant un format uniforme de certificat n'est pas considérée comme pleinement conforme à la législation et aux objectifs stratégiques de l'Union. À titre d'exemple générique, l'utilisation du terme «certificat» prête à confusion, étant donné qu'il est utilisé à des fins différentes dans le cadre de l'UE et de la COTIF.

Compte tenu de l'ampleur des modifications de la décision envisagée qui seraient nécessaires pour assurer l'alignement sur l'acquis pertinent de l'UE, l'Union européenne devrait voter contre l'adoption de l'annexe C des RU ATMF concernant un format uniforme de certificat, proposée par le secrétariat de l'OTIF dans le document TECH-26005-CTE18-5.3, et demander son réexamen par le WG TECH de l'OTIF, afin de garantir l'harmonisation avec l'acquis pertinent de l'UE.

3.2.5. *Modification de la PTU «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF)*

L'Union européenne devrait voter en faveur des modifications de la PTU ATF proposées par le secrétariat de l'OTIF dans le document TECH-26006-CTE18-5.4.

3.2.6. *Mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des RU APTU et des RU ATMF*

L'Union européenne devrait voter en faveur des modifications du Guide proposées par le secrétariat de l'OTIF dans le document TECH-26009-CTE18-6.3, sous réserve des amendements mentionnés ci-dessous. Au cas où ces amendements ne seraient pas adoptés, l'Union européenne devrait voter contre la proposition de mise à jour du Guide.

- (a) Les références croisées entre les différentes parties du Guide doivent être réexaminées (par exemple, les points 106, 137 et 200 renvoient à une numérotation des sections qui n'est pas effectivement utilisée dans le Guide).

- (b) Aux points 112 et 202, les dernières phrases devraient être complétées comme suit:
«*, si les règles applicables relatives au marché établies au niveau national ou au niveau de l'UE le permettent, selon le cas.*».
- (c) Au point 201, à la troisième phrase, le terme «*Véhicules*» devrait être remplacé par «*Véhicules en trafic international relevant des RU ATMF*».

En outre, il convient également de se demander si l'expression «*État partie*» devrait être remplacée par «*État membre*» dans l'ensemble du document, afin de l'aligner sur la terminologie révisée proposée pour le règlement intérieur de la CTE.

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 l'adoption de 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*».

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également les 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*»⁹.

4.1.2. Application en l'espèce

La CTE est un organe créé par un accord, à savoir la COTIF, en particulier son article 13, paragraphe 1, point f).

Les actes énumérés ci-dessus que la CTE est appelée à adopter lors de sa 18^e session constituent des actes ayant des effets juridiques. L'Union étant partie contractante à part entière à la COTIF, les actes envisagés seront contraignants pour l'Union en vertu du droit international, conformément à l'article 6, paragraphe 1, des RU APTU, à l'article 21, paragraphe 1, des RU ATMF et à l'article 35, paragraphes 3 et 4, de la COTIF.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

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 au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est

⁹ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, alors 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 finalité 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 international.

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.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 18^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG) et au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'adoption d'un format uniforme de certificat, et à la révision de la PTU applicable au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) et du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF

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/UE¹⁰ du Conseil et à l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (ci-après dénommée «OTIF») concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention COTIF¹¹.
- (2) La Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF a été créée en application de l'article 13, paragraphe 1, point f), de la COTIF.
- (3) En vertu de l'article 16, paragraphe 10, de la COTIF, la CTE est compétente pour adopter et modifier son règlement intérieur.
- (4) En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et conformément à l'article 6, paragraphe 1, des 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 F de la COTIF, la CTE est compétente pour adopter ou modifier, notamment, les prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au sous-système: «Matériel

¹⁰ 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹¹ JO L 51 du 23.2.2013, p. 8.

roulant – Wagons de marchandises» (PTU WAG), au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS) et au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF).

- (5) En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point e), de la COTIF et conformément à l'article 21, paragraphe 1, des règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF) - appendice G de la COTIF, la CTE est compétente pour adopter les annexes de cet appendice, y compris le format uniforme des certificats.
- (6) En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point e), de la COTIF et conformément à l'article 21, paragraphe 4, des RU ATMF, la CTE est compétente pour adopter ou modifier, entre autres, le Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF.
- (7) Lors de sa 18^e session, qui se tiendra le 9 juin 2026, la CTE doit adopter des décisions visant à réviser son règlement intérieur, la PTU WAG et la PTU LOC&PAS, à adopter une annexe C de l'ATMF sur un format uniforme de certificat, à modifier l'appendice I de la PTU ATF et à mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF.
- (8) Il y a lieu d'arrêter les positions à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE, étant donné que les décisions proposées seront contraignantes pour l'Union, en application de l'article 6, paragraphe 1, des RU APTU, de l'article 21, paragraphe 1, des RU ATMF et de l'article 35, paragraphes 3 et 4, de la COTIF.
- (9) Ces décisions ont pour objectifs de modifier le règlement intérieur de la CTE, afin de l'aligner sur le règlement intérieur d'autres organes de l'OTIF, d'aligner la PTU WAG et la PTU LOC&PAS sur les règlements d'exécution (UE) 2025/2064¹² et (UE) 2025/675¹³ de la Commission respectivement, d'adopter une nouvelle annexe C de l'ATMF sur un format uniforme de certificat, tout en garantissant sa compatibilité avec les registres des véhicules et des types de véhicules établis en vertu des règles de l'OTIF et de l'UE, à savoir celles énoncées dans les dernières modifications de la décision d'exécution 2011/665/UE¹⁴ et de la décision d'exécution (UE) 2018/1614¹⁵ de la Commission, d'aligner les références aux documents techniques de l'AFE énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, et de mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application de l'APTU et de l'ATMF, en tenant compte du retour

¹² Règlement d'exécution (UE) 2025/2064 de la Commission du 14 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) n° 321/2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant – wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l'Union européenne («STI WAG») (JO L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

¹³ Règlement d'exécution (UE) 2025/675 de la Commission du 4 avril 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1302/2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne et la décision d'exécution 2011/665/UE relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

¹⁴ Décision d'exécution de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L 264 du 8.10.2011, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

¹⁵ 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 (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

d'expérience des États contractants de la COTIF, y compris des États membres de l'UE.

- (10) Les modifications qu'il est envisagé d'apporter au règlement intérieur de la CTE sont fondées sur les recommandations de la commission ad hoc de l'OTIF sur les questions juridiques et la coopération internationale et garantissent un alignement et une cohérence accrues entre les pratiques de cet organe et celles des autres organes de l'OTIF. Toutefois, les règles relatives à la mise à disposition des documents de travail avant les réunions de la CTE fixent encore des délais très courts, qui peuvent être insuffisants pour permettre les procédures internes nécessaires à l'adoption d'une décision au niveau de l'Union. Par conséquent, s'il convient de soutenir les modifications du règlement intérieur, l'Union européenne devrait également proposer de prolonger le délai de mise à disposition des documents de travail avant les réunions de la CTE, afin de permettre la préparation et l'adoption en temps utile des positions de l'Union.
- (11) Les décisions envisagées visant à réviser la PTU WAG et la PTU LOC&PAS et à modifier l'appendice I de la PTU ATF sont généralement conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union et contribuent à l'alignement de la législation de l'OTIF sur les dispositions équivalentes du droit de l'Union. Toutefois, certaines des modifications proposées par le secrétariat de l'OTIF devraient être alignées sur le droit de l'UE applicable. Il est donc nécessaire de proposer des modifications des décisions de l'OTIF envisagées, afin de garantir l'alignement sur l'acquis pertinent de l'UE. L'Union devrait par conséquent soutenir les décisions envisagées, à condition que lesdites modifications soient introduites.
- (12) La décision envisagée d'adopter une nouvelle annexe C pour les RU ATMF concernant un format uniforme de certificat n'est pas pleinement conforme à la législation et aux objectifs stratégiques de l'Union. À titre d'exemple générique, l'utilisation du terme «certificat» prête à confusion, étant donné qu'il est utilisé à des fins différentes dans le cadre de l'UE et de la COTIF. Compte tenu de l'ampleur des modifications de la décision envisagée qui seraient nécessaires pour assurer l'alignement sur l'acquis de l'UE pertinent, l'Union devrait donc s'opposer à l'adoption de la décision envisagée et demander la poursuite des travaux du groupe de travail permanent de la CTE (GT TECH) sur la question, afin de garantir l'alignement sur l'acquis pertinent de l'UE.
- (13) La décision envisagée visant à mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des RU APTU et des RU ATMF est généralement conforme au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union et contribue à l'alignement de la législation de l'OTIF sur les dispositions équivalentes du droit de l'Union. Toutefois, certaines modifications devraient être apportées à ce guide, notamment pour préciser que l'acceptation mutuelle des organismes d'évaluation par tous les États contractants aux fins des RU ATMF est strictement limitée aux véhicules destinés à être utilisés en trafic international. Il est donc nécessaire de proposer des modifications de la décision envisagée, afin de garantir l'alignement sur l'acquis pertinent de l'UE et de tenir compte des règles de marché applicables établies au niveau national ou au niveau de l'UE. L'Union devrait par conséquent soutenir la décision envisagée, à condition que lesdites modifications soient introduites,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 18^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 sur la modification de son règlement intérieur, sur la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système «Matériel roulant — wagons pour le fret» (PTU WAG), des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système «Matériel roulant — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» (PTU LOC&PAS), sur l'adoption d'une annexe C des règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF), sur un format uniforme de certificat, sur une modification de l'appendice I de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) et sur une mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application de l'APTU et de l'ATMF est la suivante:

- (1) voter en faveur des modifications proposées du règlement intérieur de la CTE, telles qu'elles figurent dans le document TECH-26018-CTE18-4. Sans préjudice de cette position, proposer également la modification suivante:
 - (a) à l'article 9, paragraphe 3, remplacer «huit semaines» par «douze semaines»;
- (2) voter en faveur de la révision de la PTU WAG telle qu'elle figure à l'annexe 2 du document TECH-26003-CTE18-5.1, sous réserve des modifications suivantes:
 - (a) au point 4.2.6.1.2.1, supprimer les deux paragraphes introductifs;
 - (b) au point 5.3.6, remplacer le premier paragraphe par le texte suivant:

«Les dispositifs d'arrimage des semi-remorques doivent être conçus et évalués pour chacune des conditions d'utilisation suivantes:

 - les semi-remorques compatibles auxquels le dispositif est destiné;
 - l'interface d'unité compatible sur laquelle le dispositif peut être monté en toute sécurité»;
- (3) voter en faveur de la révision de la PTU LOC&PAS telle qu'elle figure à l'annexe 2 du document TECH-26004-CTE18-5.2, sous réserve de la modification suivante:
 - (a) au point 7.1.1.6.1, remplacer le point 12) par le texte suivant: «L'unité doit être équipée de dispositifs d'autosauvetage destinés à toutes les personnes à bord, qui satisfont aux spécifications de la norme EN 13794:2002 et soit de la norme EN 402:2003, soit de la norme EN 403:2004»;
- (4) voter contre la proposition d'adoption d'une annexe C de l'ATMF sur un format uniforme de certificat, telle qu'elle figure dans le document TECH-26005-CTE18-5.3, et demander la poursuite des travaux du groupe de travail permanent de la CTE (GT TECH) sur la question, afin de garantir l'alignement sur l'acquis pertinent de l'UE;
- (5) voter en faveur de la modification proposée de l'appendice I de la PTU ATF, telle qu'elle figure dans le document TECH-26006-CTE18-5.4;
- (6) voter en faveur de la proposition de mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF, telle qu'elle figure dans le document TECH-26009-CTE18-6.3, sous réserve des modifications suivantes:

- (a) dans l'ensemble du texte, revoir les références croisées entre les différentes parties du Guide et les aligner sur la dernière table des matières;
- (b) aux points 112 et 202, compléter la dernière phrase comme suit: «, si les règles applicables relatives au marché établies au niveau national ou au niveau de l'UE le permettent, selon le cas.»;
- (c) au point 201, à la troisième phrase, remplacer le terme «Véhicules» par «Véhicules en trafic international relevant des RU ATMF».

Des modifications mineures à apporter aux positions exprimées au présent article peuvent être acceptées par les représentants de l'Union lors de la session de la CTE sans autre décision du Conseil.

Article 2

La Commission est destinataire de la présente décision.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président / La présidente