

**Bruxelles, le 4 juin 2025
(OR. en)**

9461/25

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0160 (NLE)**

TRANS 207

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	4 juin 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 17e réunion de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), au marquage des véhicules (PTU Marquage), au sous-système «Infrastructure» (PTU INF), au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) et à la mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 305 final.

p.j.: COM(2025) 305 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 17^e réunion de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), au marquage des véhicules (PTU Marquage), au sous-système «Infrastructure» (PTU INF), au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) et à la mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La 17^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) se tiendra à Berne les 17 et 18 juin 2025. Les propositions suivantes sont inscrites à l'ordre du jour de la réunion en vue de leur adoption:

- révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS);
- révision de la prescription technique uniforme applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR);
- révision de la prescription technique uniforme applicable au marquage des véhicules (PTU Marquage);
- révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Infrastructure» (PTU INF);
- modification de l'appendice I (références aux documents techniques) de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF);
- 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.

L'OTIF élabore des régimes juridiques uniformes pour le transport ferroviaire international dans trois grands domaines d'activité: l'interopérabilité technique, les marchandises dangereuses et le droit des contrats ferroviaires.

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 (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

Cet accord 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.

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 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**)

Les appendices F et G de la COTIF contiennent 18 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, telles que définies au chapitre II de la directive (UE) 2016/797³.

Les appendices F et G sont appliqués par 43 des 50 États qui sont parties à la COTIF, dont les 25 États membres de l'UE déjà mentionnés.

Sur la base de l'appendice H de la COTIF, il existe 4 annexes relatives aux méthodes de sécurité communes. Les annexes aux RU EST dans le cadre de la COTIF ont la même finalité que les méthodes de sécurité communes (CSM) de l'UE pour l'admission au trafic international, telles que définies au chapitre II de la directive (UE) 2016/798⁴.

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>).

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>).

Le processus d'approbation de l'appendice H par les deux tiers des États parties à l'OTIF, qui conditionne l'entrée en vigueur dudit appendice, 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 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 APTU et 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, § 1, lettre 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 21, § 4, de l'appendice G (ATMF), la CTE est compétente pour recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique du matériel ferroviaire utilisé en trafic international.

2.3. L'adoption d'actes par la CTE

Conformément à l'article 6 des RU 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, § 6, de la convention. Ces décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, § 3 et § 4, de la convention.

2.4. Les actes dont l'adoption par la CTE est envisagée lors de la session des 17 et 18 juin 2025

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

La PTU LOC&PAS fixe des 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 les évolutions juridiques au sein de l'Union européenne et de mettre à jour les cas spécifiques et les règles particulières de mise en œuvre. En outre, la proposition clarifie le champ d'application de la PTU LOC&PAS et son application aux véhicules adaptés à la libre circulation et aux véhicules interchangeables.

Les modifications proposées comprennent:

- des clarifications du champ d'application et de l'application de la PTU;
- la mise à jour de références à la législation de l'UE et à des normes;
- de nouvelles dispositions concernant les interfaces au sein d'un véhicule entre le sous-système «Matériel roulant» et la partie embarquée du sous-système «Contrôle-commande et signalisation»;
- des dispositions modifiées concernant les eaux rejetées par ou via les installations sanitaires à bord;
- des dispositions modifiées concernant le courant maximal à l'arrêt par pantographe;
- de nouvelles dispositions relatives aux fonctions de détection et de prévention des déraillements;
- des dispositions modifiées concernant le dispositif enregistreur du train;
- des exigences supplémentaires concernant les documents à fournir avec le matériel roulant;
- des dispositions supplémentaires concernant l'admission dans un domaine d'utilisation étendu, applicables à des types particuliers de voitures de voyageurs, à savoir les véhicules interchangeables;
- la mise à jour des règles de mise en œuvre, avec en particulier la suppression des délais de validité (phases A et B) pour les véhicules et types de véhicules conformes aux précédentes versions de la PTU;
- la mise à jour des cas spécifiques et règles de mise en œuvre particulières pour les États parties non membres de l'UE;
- des modifications d'ordre rédactionnel pour harmoniser la PTU avec les pratiques rédactionnelles les plus récentes.

2.4.2 Révision de la prescription technique uniforme applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR)

La PTU PMR établit des exigences harmonisées en matière d'accessibilité pour les véhicules de transport de voyageurs utilisés en trafic international relevant des RU ATMF.

La proposition a pour but de réviser la PTU PMR afin de l'aligner sur les évolutions juridiques au sein de l'Union européenne. En outre, la proposition clarifie le champ d'application de la PTU PMR en ce qui concerne les véhicules et d'autres sous-systèmes. En particulier, son application est généralement obligatoire pour le nouveau matériel roulant voyageurs admis au trafic international en vertu des RU ATMF. La PTU PMR énonce également des paramètres facultatifs pour l'infrastructure, l'exploitation et les applications télématiques.

Les modifications proposées comprennent:

- des clarifications du champ d’application et de l’application de la PTU;
- la mise à jour de références à la législation de l’UE et à des normes;
- des dispositions modifiées concernant les signaux sonores d’ouverture et de fermeture des portes des passagers;
- des dispositions nouvelles et modifiées concernant les informations dynamiques sur l’itinéraire affichées dans et sur les trains;
- la mise à jour des règles de mise en œuvre, suivant les règles de mise en œuvre de la PTU LOC&PAS;
- des modifications d’ordre rédactionnel pour harmoniser la PTU avec les pratiques rédactionnelles les plus récentes.

2.4.3 Révision de la prescription technique uniforme applicable au marquage des véhicules (PTU Marquage)

La PTU Marquage établit les exigences applicables aux véhicules utilisés dans les États parties à la COTIF en ce qui concerne le numéro d’immatriculation de véhicule et le marquage alphabétique correspondant sur la caisse.

Cette proposition de révision de la PTU Marquage a pour but de mettre à jour les références aux dispositions de l’UE. En outre, afin de faciliter la compréhension des règles, il y a lieu d’ajouter des informations afin de clarifier la signification du numéro d’immatriculation européen de véhicule (NEV) pour les wagons de fret. Des corrections linguistiques et des modifications rédactionnelles sont également apportées.

2.4.4 Révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Infrastructure» (PTU INF)

La PTU INF définit les paramètres de l’infrastructure ferroviaire qui sont pertinents sur le plan de la compatibilité avec les véhicules utilisés en trafic international relevant des RU ATMF et les méthodes spécifiques de contrôle de ces paramètres.

La proposition a pour but de réviser la PTU INF afin de l’aligner sur les évolutions juridiques au sein de l’Union européenne et de mettre à jour les cas spécifiques et les règles particulières de mise en œuvre.

Les modifications proposées comprennent:

- des clarifications du champ d’application et de l’application facultative de la PTU;
- la mise à jour de références à la législation de l’UE et à des normes;
- de nouvelles dispositions concernant les transports combinés;
- des mises à jour concernant les catégories de lignes;
- de nouvelles dispositions concernant les variations de pression maximales dans les tunnels dont la vitesse d’exploitation est égale ou supérieure à 200 km/h;
- des modifications des dispositions concernant l’application volontaire de la PTU à l’infrastructure existante;
- la mise à jour des cas spécifiques et règles de mise en œuvre particulières pour les États parties non membres de l’UE;

- des modifications d'ordre rédactionnel pour harmoniser la PTU avec les pratiques rédactionnelles les plus récentes.

2.4.5 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 la STI ATF de l'AFE énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.

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: TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model.

2.4.6 Mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF

Le Guide décrit les exigences relatives à la mise en œuvre et à l'application de l'appendice F de la COTIF (RU APTU) et de l'appendice G de la COTIF (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 il est susceptible de produire des effets juridiques. Il est adopté par la CTE de l'OTIF instituée par la COTIF, qui est compétente pour adopter le Guide et ses modifications, à savoir des recommandations adoptées conformément à l'article 21, § 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 règles uniformes APTU et ATMF afin de prendre en compte le retour d'expérience des États parties à la COTIF.

3.1. 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 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 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:

- harmoniser la PTU LOC&PAS, la PTU PMR, la PTU INF et la PTU Marquage avec le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission⁵ (le «paquet STI de 2023»),
- harmoniser les références aux documents techniques de la STI ATF de l'AFE énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.

Ces décisions relèvent du domaine des services de transport ferroviaire. Le domaine des services de transport ferroviaire 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

Pour toutes les raisons exposées respectivement aux paragraphes 2.4.1 à 2.4.6, l'Union devrait voter comme proposé ci-dessous, respectivement aux paragraphes 3.2.1 à 3.2.6.

3.2.1 Révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Matériel roulant – Wagons de marchandises» (PTU LOC&PAS)

L'Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU LOC&PAS proposée dans le document de travail portant la référence TECH-25003, sous réserve des amendements ci-dessous. Au cas où ces amendements ne seraient pas adoptés, l'Union européenne devrait voter contre la proposition de révision de la PTU LOC & PAS.

- (a) À la section 1 (Introduction) de l'annexe, deuxième alinéa, il convient de remplacer le terme «infrastructure» par «réseau(x)» afin de tenir compte du fait que la compatibilité technique ne se limite pas à l'infrastructure, mais couvre également les aspects liés à l'énergie et à la signalisation au sol;
- (b) au point 2.1 (Sous-système «matériel roulant» en tant que composante du système ferroviaire) de l'annexe, quatrième alinéa, il convient de supprimer le terme «Wagons», étant donné que cette PTU ne fait référence qu'au sous-système «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» qui n'est pas couvert par la PTU WAG;
- (c) au point 2.2.1 (Composition d'un train), paragraphe 1, il convient de remplacer les termes «admission technique OTIF» par «procédure de vérification PTU» afin d'assurer la cohérence avec le point 0.1, paragraphe 4;

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

- (d) il convient de supprimer les points 3.2.1 (Exigences de portée générale, exigences liées à la maintenance et à l'exploitation) et 3.2.2 (Exigences particulières à chaque sous-système) dans un souci d'harmonisation avec le paquet STI de 2023;
- (e) au point 4.2.3.4.2 (Comportement dynamique), il convient de remplacer le titre du paragraphe d) par «Exigences supplémentaires concernant l'interface avec la partie embarquée du sous-système “Contrôle-commande et signalisation”» dans un souci d'harmonisation complète avec le paquet STI de 2023;
- (f) au point 4.2.3.4.2 (Comportement dynamique), paragraphe 8; au point 4.2.4.3 (Type de système de freinage), paragraphes 3 et 4; au point 4.2.4.4.1 (Commande de freinage d'urgence), paragraphe 3; au point 4.2.4.4.2 (Commande de freinage de service), paragraphe 5; au point 4.2.4.4.4 (Commande de freinage dynamique), paragraphe 4; au point 4.2.4.8.2 (Frein magnétique appliqué sur le rail), paragraphe 6; au point 4.2.4.8.3 (Frein à courants de Foucault), paragraphe 9; au point 4.2.5.5.6 (Ouverture des portes), paragraphe 2; au point 4.2.8.1.2 (Exigences de performance), paragraphe 8; au point 4.2.8.2.4 (Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact), paragraphe 4; au point 4.2.8.2.9.8 [Franchissement des phases ou des sections de séparation de phases ou de systèmes (niveau matériel roulant)], paragraphe 5, deuxième alinéa;
- (g) au point 4.2.9.1.6 (Pupitre de conduite – Ergonomie), paragraphes 5 et 6; au point 4.2.9.3.6 (Fonction de radiocommande exercée par le personnel pour les opérations de manœuvre), paragraphe 4; aux points 4.2.9.3.8.1 (Mode veille), 4.2.9.3.8.2 (Mouvements de manœuvre non télécommandés), 4.2.9.3.8.3 (Non titulaire), 4.2.9.3.9 (État de la traction); au point 4.2.10.4.2 (Contrôle des fumées), paragraphe 5; au point 4.2.13 (Exigences d'interface avec l'exploitation automatisée des trains):
 - il convient de remplacer «système de signalisation» par «sous-système “Contrôle-commande et signalisation”»;
 - il convient de supprimer la mention «Voir point 4.3.4» , cette référence n'étant pas liée au contenu du point 4.2.3.4.2;
- (h) au point 4.2.4.6.1 (Limite du profil d'adhérence roue-rail), il convient de supprimer la mention «Remarques sur les paragraphes 1 à 4:» car le texte correspondant constitue une exigence, non une remarque;
- (i) au point 4.2.4.7 (Freinage dynamique – Systèmes de freinage liés au système de traction), il convient de remplacer le troisième alinéa par: «Pour les unités électriques, si la présence, à bord de l'unité, de la tension fournie par l'alimentation électrique extérieure est une condition d'activation du frein dynamique, l'analyse de sécurité doit couvrir les défaillances provoquant l'absence de cette tension à bord de l'unité.» dans un souci d'harmonisation complète avec le paquet STI de 2023;
- (j) au point 4.2.7.1.4 (Commande des feux), paragraphe 3, il convient de remplacer les termes «avec mode clignotant» par «avec mode clignotant automatique» dans un souci d'harmonisation avec le paquet STI de 2023;
- (k) au point 4.2.9.6 (Dispositif enregistreur), paragraphe 1, il convient de remplacer le quatrième alinéa par «L'enregistrement de données supplémentaires relatives à la partie embarquée du sous-système “Contrôle-commande et signalisation” peut être requis» dans un souci d'harmonisation avec le paquet STI de 2023;
- (l) au point 4.2.12.2 (Documentation générale), paragraphe 24:

- au premier tiret, il convient de remplacer «équipement de signalisation» par «sous-système “Contrôle-commande et signalisation”»;
 - il convient de remplacer le deuxième tiret par «les conditions d’installation de la partie embarquée du sous-système “Contrôle-commande et signalisation” (par exemple, mécanique, électrique, etc.)»;
- (m) au point 6.2.6 (Évaluation de la documentation nécessaire à l’exploitation et à la maintenance), paragraphe 1, il convient de supprimer les termes «et l’organisme d’évaluation» dans un souci d’harmonisation avec le paquet STI de 2023;
- (n) au point 7.3.2, il convient de supprimer tous les cas spécifiques pour le Royaume-Uni en ce qui concerne l’Irlande du Nord, tels qu’ils sont définis dans la STI LOC&PAS.

3.2.2 *Révision de la prescription technique uniforme applicable à l’accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR)*

L’Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU PMR proposée par l’OTIF dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25004.

3.2.3 *Révision de la prescription technique uniforme applicable au marquage des véhicules (PTU Marquage)*

L’Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU Marquage proposée par l’OTIF dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25005.

3.2.4 *Révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Infrastructure» (PTU INF)*

L’Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU INF proposée par l’OTIF dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25006.

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 l’OTIF dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25007, sous réserve de l’amendement ci-dessous. Au cas où cet amendement ne serait pas adopté, l’Union européenne devrait voter contre la proposition de révision de la PTU ATF.

- Dans le tableau de l’appendice I, il convient de remplacer la ligne 6 comme suit pour faire référence à la version actualisée des documents techniques de la STI ATF publiée par l’Agence⁶:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message	3.5.1	15.12.2024
---	------------	--	-------	------------

⁶ Disponible via le lien [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub](https://github.com/EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF).

		Model		
--	--	-------	--	--

3.2.6 Mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF

L'Union européenne devrait voter en faveur des modifications du Guide proposées par l'OTIF dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25011, sous réserve des amendements 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.

Point 5.3.3 – LES CAS SPÉCIFIQUES

- Il convient d'utiliser un cas spécifique pour indiquer une dérogation par rapport à une exigence figurant dans la PTU en raison de contraintes techniques affectant la compatibilité avec le système existant.
- Il convient d'utiliser une spécification technique nationale pour définir une exigence autre que celles prévues dans les PTU.
- Si la méthode d'évaluation d'un cas spécifique est complexe et trop longue pour être décrite dans la PTU, le cas spécifique figurant dans la PTU peut faire référence à une spécification technique nationale donnée qui définit la méthode d'évaluation correspondante.

Point 5.4 – LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

- Si une spécification technique nationale relève, en tout ou en partie, du champ d'application d'une exigence prévue dans la PTU, elle devrait être transférée dans cette dernière sous la forme d'un cas spécifique.

Point 10.3 – CORRÉLATION AVEC LE DROIT DE L'UE

- Même si les exigences à respecter par les entités chargées de l'entretien (ci-après «ECE») pour être certifiées et les qualifications des organismes de certification d'ECE sont les unes et les autres harmonisées entre l'UE et l'OTIF, le champ d'activité des organismes de certification ECE de pays hors UE se limite à l'exécution de la certification ECE uniquement hors de l'UE, indépendamment de la question de savoir si les exigences applicables aux ECE sont équivalentes dans le droit de l'Union et selon la COTIF et indépendamment du fait que l'UE accepte des véhicules conformes aux PTU en trafic international à destination de l'UE sur la base de la COTIF. Les organismes de certification d'un pays hors UE ne devraient donc pas certifier d'ECE dans l'UE, à moins qu'un accord spécifique avec l'UE ne le permette.
- Étant donné que les RU ATMF n'incluent pas les conditions d'accès au marché pour les prestations de services, les ECE étrangers et les organismes de certification d'ECE étrangers ne peuvent pas faire valoir le droit de fournir leurs services dans un autre État sur la base de la COTIF, mais des décisions unilatérales ou multilatérales entre ces États peuvent autoriser la fourniture de ces services sur le territoire d'un ou de plusieurs de ces États.

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

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 17^e session constituent des actes ayant des effets juridiques.

Les actes envisagés modifient le cadre juridique de l'OTIF. L'Union étant partie contractante à part entière à la COTIF⁹, les actes envisagés seront contraignants pour l'Union en vertu du droit international, conformément à l'article 6, § 1, des RU APTU et à l'article 35, § 3 et § 4 de la COTIF.

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.

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, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

⁹ Décision 103/2013/UE du Conseil 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)).

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 17^e réunion de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), au marquage des véhicules (PTU Marquage), au sous-système «Infrastructure» (PTU INF), au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF) et à la mise à jour 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/UE du Conseil¹⁰ et à l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention COTIF (ci-après dénommé «accord»)¹¹.
- (2) La Commission d'experts techniques (la «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 20, § 1, lettre b), de la COTIF et conformément à l'article 6, § 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 roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), au marquage des véhicules (PTU Marquage), au sous-

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.

système «Infrastructure» (PTU INF) et au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF).

- (4) En vertu de l'article 20, § 1, lettre e), de la COTIF et conformément à l'article 21, § 4, des règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – appendice G de la convention), 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.
- (5) La CTE a inscrit à l'ordre du jour de sa 17^e session, qui aura lieu les 17 et 18 juin 2025, des propositions de décisions visant à réviser la PTU LOC&PAS, la PTU PMR, la PTU Marquage et la PTU INF, 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.
- (6) Les actes envisagés de la CTE produiront des effets juridiques.
- (7) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE, dès lors que les décisions proposées seront contraignantes pour l'Union conformément à l'article 6, § 1, de l'APTU et à l'article 35, § 3 et § 4, de la COTIF.
- (8) Les objectifs de ces décisions sont d'harmoniser la PTU LOC&PAS, la PTU PMR, la PTU Marquage et la PTU INF avec le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission¹², d'harmoniser les références aux documents techniques de la STI ATF 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 des règles uniformes APTU et ATMF en tenant compte du retour d'expérience des États parties à la COTIF.
- (9) Les décisions de l'OTIF envisagées visant à réviser la PTU PMR, la PTU Marquage et la PTU INF 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.
- (10) Les décisions de l'OTIF envisagées visant à réviser la PTU LOC&PAS et à modifier l'appendice I de la PTU ATF sont aussi généralement conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union et contribuent à l'harmonisation de la législation de l'OTIF avec les dispositions équivalentes du droit de l'Union. Toutefois, certaines des modifications proposées par l'OTIF devraient être harmonisées avec le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission¹³ (le «paquet STI de 2023»). Il est donc nécessaire de proposer des amendements aux décisions envisagées de l'OTIF visant à réviser la PTU LOC&PAS et à modifier l'appendice I de la PTU ATF, dans un souci d'harmonisation avec l'acquis de l'UE tel que modifié en dernier lieu par le paquet STI de 2023. L'Union devrait par conséquent soutenir les décisions envisagées, à condition que lesdits amendements soient introduits,

¹² Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

¹³ Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 17^e session de la CTE de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) du 9 mai 1980 en ce qui concerne la révision de la PTU LOC&PAS applicable au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs»; la révision de la PTU PMR applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite; la révision de la PTU Marquage applicable au marquage des véhicules; la révision de la PTU INF applicable au sous-système «Infrastructure»; et la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, ainsi que la mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF est la suivante:

- (1) voter en faveur de la révision, proposée par la CTE, de la PTU LOC&PAS applicable au sous-système «Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs», telle qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-25003 PTU LOC&PAS», sous réserve des amendements suivants:
 - (a) à la section 1 (Introduction) de l'annexe, deuxième alinéa, remplacer les mots «l'infrastructure» par «le(s) réseau(x)»;
 - (b) au point 2.1 (Sous-système «matériel roulant» en tant que composante du système ferroviaire) de l'annexe, quatrième alinéa, supprimer «, Wagons»;
 - (c) au point 2.2.1 (Composition d'un train), paragraphe 1, remplacer les termes «admission technique OTIF» par «procédure de vérification PTU»;
 - (d) supprimer les points 3.2.1 (Exigences de portée générale, exigences liées à la maintenance et à l'exploitation) et 3.2.2 (Exigences particulières à chaque sous-système);
 - (e) au point 4.2.3.4.2 (Comportement dynamique), remplacer le titre du paragraphe d) par «Exigences supplémentaires concernant l'interface avec la partie embarquée du sous-système “Contrôle-commande et signalisation”»;
 - (f) au point 4.2.3.4.2 (Comportement dynamique), paragraphe 8; au point 4.2.4.3 (Type de système de freinage), paragraphes 3 et 4; au point 4.2.4.4.1 (Commande de freinage d'urgence), paragraphe 3; au point 4.2.4.4.2 (Commande de freinage de service), paragraphe 5; au point 4.2.4.4.4 (Commande de freinage dynamique), paragraphe 4; au point 4.2.4.8.2 (Frein magnétique appliqué sur le rail), paragraphe 6; au point 4.2.4.8.3 (Frein à courants de Foucault), paragraphe 9; au point 4.2.5.5.6 (Ouverture des portes), paragraphe 2; au point 4.2.8.1.2 (Exigences de performance), paragraphe 8; au point 4.2.8.2.4 (Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact), paragraphe 4; au point 4.2.8.2.9.8 [Franchissement des phases ou des sections de séparation de phases ou de systèmes (niveau matériel roulant)], paragraphe 5, deuxième alinéa; au point 4.2.9.1.6 (Pupitre de conduite – Ergonomie), paragraphes 5 et 6; au point 4.2.9.3.6 (Fonction de radiocommande exercée par le personnel pour les opérations de manœuvre), paragraphe 4; aux points 4.2.9.3.8.1 (Mode veille), 4.2.9.3.8.2 (Mouvements de manœuvre non télécommandés), 4.2.9.3.8.3 (Non titulaire), 4.2.9.3.9 (État de la

- traction); au point 4.2.10.4.2 (Contrôle des fumées), paragraphe 5; au point 4.2.13 (Exigences d'interface avec l'exploitation automatisée des trains):
- remplacer «système de signalisation» par «sous-système “Contrôle-commande et signalisation”»;
 - supprimer «Voir point 4.3.4.»;
- (g) au point 4.2.4.6.1 (Limite du profil d'adhérence roue-rail), supprimer la mention «Remarques sur les paragraphes 1 à 4.»;
- (h) au point 4.2.4.7 (Freinage dynamique – Systèmes de freinage liés au système de traction), remplacer le troisième alinéa par: «Pour les unités électriques, si la présence, à bord de l'unité, de la tension fournie par l'alimentation électrique extérieure est une condition d'activation du frein dynamique, l'analyse de sécurité doit couvrir les défaillances provoquant l'absence de cette tension à bord de l'unité.»;
- (i) au point 4.2.7.1.4 (Commande des feux), paragraphe 3, remplacer «avec mode clignotant» par «avec mode clignotant automatique»;
- (j) au point 4.2.9.6 (Dispositif enregistreur), paragraphe 1, remplacer le quatrième alinéa par «L'enregistrement de données supplémentaires relatives à la partie embarquée du sous-système “Contrôle-commande et signalisation” peut être requis»;
- (k) au point 4.2.12.2 (Documentation générale), paragraphe 24:
- au premier tiret, remplacer «de l'équipement de signalisation» par «du sous-système “Contrôle-commande et signalisation”»;
 - remplacer le deuxième tiret par «les conditions d'installation de la partie embarquée du sous-système “Contrôle-commande et signalisation” (par exemple, mécanique, électrique, etc.).»;
- (l) au point 6.2.6 (Évaluation de la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance), paragraphe 1, remplacer «le demandeur et l'organisme d'évaluation constituent» par «le demandeur constitue»;
- (m) au point 7.3.2, supprimer tous les cas spécifiques du Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord;
- (2) voter en faveur des modifications de la PTU PMR applicable à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25004 PTU PMR;
- (3) voter en faveur des modifications de la PTU Marquage applicable au marquage des véhicules, proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25005 PTU Marquage;
- (4) voter en faveur des modifications de la PTU INF applicable au sous-système «Infrastructure», proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25006 PTU INF;
- (5) voter en faveur de la proposition de la CTE visant à mettre à jour les références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, telle qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25007 UTP TAF, sous réserve de l'amendement suivant:

- dans le tableau de l'appendice I, remplacer la ligne 6 par le texte suivant:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024
---	------------	---	-------	------------

- (6) voter en faveur de la proposition de la CTE visant à mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF, telle qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25011 Handbook, sous réserve des amendements suivants:

- Point 5.3.3 – LES CAS SPÉCIFIQUES

- au premier tiret, il convient de remplacer les termes «un cas spécifique sert principalement à» par «il convient d'utiliser un cas spécifique»;
- au premier tiret, les termes «déviations par rapport à une exigence de la PTU» devraient être complétés par «en raison de contraintes techniques affectant la compatibilité avec le système existant.»;
- au premier tiret, les termes «, alors qu'une spécification technique nationale établit des exigences en complément à la PTU» devraient être remplacés par «Il convient d'utiliser une spécification technique nationale pour définir une exigence autre que celles prévues dans les PTU»;
- au cinquième tiret, les termes «le cas spécifique peut renvoyer à une spécification technique nationale à cet effet» devraient être remplacés par «le cas spécifique figurant dans la PTU peut renvoyer à une spécification technique nationale donnée qui définit la méthode d'évaluation correspondante»;

- Point 5.4 – LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

- au quatrième alinéa, les termes «Dans certains cas, une STN peut être transférée en tout ou en partie dans un PTU sous la forme d'un cas spécifique» devraient être remplacés par «Si une spécification technique nationale relève, en tout ou en partie, du champ d'application d'une exigence prévue dans la PTU, elle devrait être transférée dans cette dernière sous la forme d'un cas spécifique»;

- Point 10.3 – CORRÉLATION AVEC LE DROIT DE L'UE

- au deuxième alinéa, les termes «que l'ECE» devraient être remplacés par «que leur ECE»;
- au quatrième alinéa, premier tiret, il convient de remplacer les termes «doit être acceptée» par «doit être acceptée en trafic international»;
- au quatrième alinéa, second tiret, les termes «aux fins de la fourniture de services des ECE» devraient être remplacés par «aux fins de la fourniture de service des ECE sur le territoire d'un État partie» et les termes «les États parties peuvent requérir que l'ECE se conforme à la réglementation applicable sur leur territoire» devraient être remplacés par «l'État partie

en question peut requérir que l'ECE se conforme à la réglementation applicable sur son territoire».

- (7) La Commission peut accepter que des modifications mineures soient apportées aux actes visés au présent article, sans que le Conseil doive adopter une nouvelle 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.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le 16 juin 2025.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président/La présidente