



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**TECH-17017-CTE10-6.3b**

**13.04.2017**

Original : EN

## **NOTE DU SECRETARIAT DE L'OTIF SUR LA REVISION DES ATMF**

---

Questions concernant le nouveau rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans le contexte des ATMF

Considérations relatives à l'article 3a des ATMF

*La présente note est divisée en deux parties :*

- 1. Questions liées au projet de document de travail (version 0.3) pour une proposition de l'Agence d'acte d'exécution de la Commission concernant les modalités pratiques de la procédure d'autorisation des véhicules visées à l'article 21, § 9, de la directive n° 2016/797 de l'UE.*
- 2. Considérations relatives au projet de révision de l'article 3a des ATMF aux fins de sa cohérence avec les modifications introduites par le quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne, en particulier la directive (UE) 2016/797.*

## **1. QUESTIONS CONCERNANT LE NOUVEAU ROLE DE L'AGENCE DE L'UNION EUROPEENNE POUR LES CHEMINS DE FER**

### **1.1. MOTIFS**

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a transmis au Secrétariat de l'OTIF un document de travail énonçant des propositions de procédures, tâches, responsabilités et exigences relatives à l'autorisation des véhicules au sein de l'UE selon le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire et l'a invité à le commenter. Dans la mesure où il s'agit de spécifications internes de l'UE, le Secrétariat de l'OTIF n'a pas de remarques particulières. Toutefois, ces évolutions soulèvent quelques questions vis-à-vis du lien entre les ATMF et le nouveau rôle de l'Agence.

### **1.2. MODIFICATIONS INTRODUITES PAR LE 4<sup>E</sup> PAQUET FERROVIAIRE**

La directive n° 2016/797 de l'Union européenne sur l'interopérabilité énonce les dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE. Conjointement avec le règlement UE n° 2016/796, elle définit les tâches et responsabilités de l'Agence, qui coopère avec les autorités nationales de sécurité (ANS) des États membres, pour l'autorisation des véhicules ferroviaires au sein de l'UE.

### **1.3. LA COTIF, LES ATMF ET L'UE**

La COTIF est une convention à laquelle 50 États sont aujourd'hui parties. L'appendice G<sup>1</sup> à la COTIF (ATMF) énonce les dispositions relatives aux tâches et responsabilités des États qui l'appliquent. Ces États sont nommés États parties. Les ATMF incluent des tâches, procédures et responsabilités pour l'autorité compétente de chaque État partie aux fins de l'admission des véhicules ferroviaire au trafic international. Tous les États membres de l'UE<sup>2</sup> disposant d'un réseau ferré sont également États parties de l'OTIF et appliquent les ATMF. L'UE a adhéré à la COTIF en 2011 et est liée par l'accord d'adhésion<sup>3</sup>. Les ANS des États membres de l'UE sont considérées comme des autorités compétentes au sens de l'article 5 des ATMF.

Les ATMF constitue la base juridique de l'utilisation internationale dans les États parties non membres de l'UE des véhicules autorisées au sein de l'UE et vice versa. La clause de déconnexion prévue dans l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF et l'article 3a, § 3, des ATMF garantissent que pour les relations intérieures de l'UE concernant les autorisations de véhicules (entre États membres), seul le droit de l'UE s'applique, et non les ATMF.

---

<sup>1</sup> [http://otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/07\\_veroeff/03\\_erlaeut/10\\_Appendice\\_G\\_COTIF\\_1999\\_1\\_07\\_2015\\_f.pdf](http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/10_Appendice_G_COTIF_1999_1_07_2015_f.pdf)

<sup>2</sup> On entend ici également par États membres de l'UE les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne mais qui appliquent les dispositions de la directive sur l'interopérabilité en vertu d'accords bilatéraux avec l'UE.

<sup>3</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32013D0103>

Eu égard à la COTIF et au droit de l'UE, il existe quatre catégories pour l'approbation des véhicules :

1. les véhicules autorisés en UE pour utilisation au sein de l'UE uniquement,
2. les véhicules autorisés en UE pour utilisation au sein de l'UE et dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE,
3. les véhicules admis à l'exploitation par un État partie de l'OTIF non membre de l'UE pour utilisation dans les seuls États parties de l'OTIF non UE,
4. les véhicules admis à l'exploitation par un État partie de l'OTIF non membre de l'UE pour utilisation en UE également.

Du point de vue de l'OTIF, les catégories 2 et 4 présentent un intérêt particulier dans le cadre du nouveau rôle de l'Agence. Le tableau en annexe en précise les subdivisions.

#### **1.4. QUESTIONS CONCERNANT LE NOUVEAU RÔLE DE L'AGENCE DANS LE CONTEXTE DES ATMF**

Avec la mise en œuvre de la nouvelle directive sur l'interopérabilité et du règlement n° 2016/796, l'Agence prendra en charge certaines tâches et responsabilités qui incombent aujourd'hui aux ANS des États membres de l'UE. La question qui se pose est celle de la relation entre ces nouvelles activités de l'Agence et les obligations des États membres de l'UE au titre de la COTIF :

1. L'Agence deviendra-t-elle l'autorité compétente de tous les États membres de l'UE dans le cadre des ATMF, notamment pour l'autorisation des véhicules ?
2. L'article 10, § 3, ATMF prévoit que la demande de certificat technique (= admission d'un véhicule) peut être faite auprès de l'autorité compétente de n'importe quel État partie. Or, si la réponse à la question 1 ci-dessus est l'affirmative, cela signifie-t-il que tout demandeur d'un État non membre de l'UE pourra faire sa demande d'admission/autorisation de véhicule auprès de l'Agence ? Cela revêt également de l'importance dans le cadre de l'article 3a, § 2, dernière phrase, des ATMF (autorisation supplémentaire au sein de l'UE après une admission initiale au titre des ATMF).
3. Si, pour la première autorisation, le domaine d'utilisation d'un véhicule inclut des États parties de l'OTIF membres et non membres de l'UE, comme c'est souvent le cas pour les wagons :
  - a. la directive sur l'interopérabilité s'applique-t-elle toujours (avec la COTIF) ou l'autorisation/admission doit-elle être délivrée sur la seule base de la COTIF ?<sup>4</sup>
  - b. de quelle manière l'Agence et les autorités compétentes des États parties non membres de l'UE coopéreront-ils pour les cas de véhicules ne remplissant pas les conditions pour l'autorisation unique, p. ex. lorsque des spécifications techniques nationales s'appliquent ?

---

<sup>4</sup> En principe, la COTIF s'applique puisque la condition d'application de l'article 3a, § 3, n'est pas remplie : « L'autorisation de mise en service, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires destinés à être utilisés [uniquement] dans les États membres de l'Union européenne sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

*Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes. ».*

4. L'article 10a des ATMF définit les compétences pour la suspension des certificats techniques par les autorités compétentes. Dans les cas de non-conformité d'un véhicule d'un État partie non membre de l'UE, ces compétences (de surveillance) seront-elles assumées par l'Agence ou par les autorités nationales de sécurité des États membres de l'UE ?

Il faut noter que la plupart de ces questions sont déjà pertinentes aujourd'hui puisque les autorités nationales de sécurité de l'UE doivent travailler tant avec les ATMF et qu'avec le droit de l'UE. Le Secrétariat de l'OTIF n'a pas connaissance de quelconques difficultés posées par cette situation.

## **1.5. CONCLUSION**

Bien que les tâches de l'Agence telles que les définit le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire ne concernent pas stricto sensu la COTIF, les questions soulevées montrent que certains éléments devraient être examinés. Par exemple, si l'Agence devient l'autorité compétente des États membres de l'UE au sens de l'article 5 des ATMF, elle aura des responsabilités dans le cadre de la COTIF. Certains cas d'autorisation qui peuvent impliquer un domaine d'utilisation dépassant les frontières de l'UE et où il serait alors adéquat de prendre la COTIF en considération, en sont un autre exemple.

Il serait utile de clarifier ces interactions non seulement du point de vue administratif, mais aussi afin de faciliter les choses au maximum d'un point de vue juridique pour les demandeurs, fabricants, détenteurs et entreprises ferroviaires.

## **2. CONSIDERATIONS RELATIVES A L'ARTICLE 3a DES ATMF**

Nous proposons ici des remarques et suggestions pour une discussion plus approfondie des interactions entre la nouvelle directive 2016/797 de l'UE sur l'interopérabilité et les ATMF (le document TECH-17003-CTE10-6.3a n'inclut pas de modifications basées sur ces remarques).

L'article 3a « Interaction avec d'autres accords internationaux » des ATMF décrit comment le droit de l'UE sur l'autorisation des véhicules ferroviaires interagit avec les dispositions sur l'admission des véhicules des ATMF. Ces dispositions sont très importantes car elles permettent simultanément :

- aux États de l'UE de poursuivre l'intégration mutuelle de leurs systèmes ferroviaires tout en continuant d'appliquer les ATMF étant donné que dans leurs relations mutuelles les États de l'UE peuvent appliquer le droit de l'UE et non les ATMF,
- aux États non membres de l'UE d'utiliser les ATMF comme base de l'admission des véhicules ferroviaires de sorte qu'ils puissent être utilisés en trafic international,
- l'acceptation mutuelle des autorisations de véhicules de l'UE et des admissions de véhicules selon les ATMF (hors UE).

Le Secrétariat de l'OTIF serait favorable à une discussion sur les possibilités d'évolution future de l'article 3a des ATMF eu égard aux éléments suivants :

1. Le champ d'application de la COTIF, et par conséquent également des APTU, des ATMF et de toutes les dispositions subsidiaires, est limité au trafic international. La directive de l'UE sur l'interopérabilité n'est pas limitée au trafic international : elle couvre par exemple également les véhicules utilisés exclusivement en trafic national. C'est l'une des raisons pour lesquelles les autorisations de véhicules de l'UE et les admissions de véhicules au titre des ATMF sont des concepts distincts.

2. Cependant, l'article 3a des ATMF dispose que si les dispositions techniques de l'UE et de la COTIF sont équivalentes et couvrent tous les aspects nécessaires :
  - a) les véhicules ferroviaires mis en service conformément à la législation de l'Union européenne (UE) applicable et à la législation nationale correspondante sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les États parties en vertu des ATMF ;
  - b) les véhicules ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux ATMF sont considérés comme ayant reçu une autorisation de mise en service dans les États membres de l'Union européenne.
3. L'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF a été conclu en 2011, c'est-à-dire après la rédaction du concept initial de l'article 3a. L'article 2 de cet accord d'adhésion comporte une « clause de déconnexion » prévoyant que dans leurs relations mutuelles, les États membres de l'UE appliquent la réglementation de l'UE et non la COTIF (sauf s'il n'existe aucune prescription de l'UE pour un sujet particulier). L'article 3a des ATMF apporte des détails sur le fondement du principe de déconnexion.

À l'heure actuelle, tous les États membres de l'UE disposant d'un réseau ferré sont également États membres de l'OTIF et appliquent les ATMF.

Certains États membres de l'OTIF ne sont pas membres de l'UE mais appliquent le droit de l'UE sur la base d'un accord avec cette dernière. Ils peuvent alors déclarer que leur accord avec l'UE prime sur les dispositions de la COTIF. Aux fins de l'application des ATMF, ils entrent alors dans la même catégorie que les États membres de l'UE (c'est actuellement le cas pour la Suisse et la Norvège).

4. Eu égard à la nature de la COTIF comme législation internationale contraignante, les dispositions des ATMF s'appliquent aux États membres, sauf dans les cas où elles ne s'appliquent pas, à savoir pour leur version actuelle :
  - a) lorsqu'un État a émis une déclaration de non application de l'intégralité des ATMF ;
  - b) pour les relations entre les États membres de l'UE, en application de l'article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF.

Par ailleurs, l'article 3a des ATMF énonce la primauté de la législation de l'UE sur les ATMF pour les relations entre États membres de l'UE.

5. Lors de l'approbation des véhicules, les États de l'UE appliquent en principe uniquement les dispositions de l'UE et pas les ATMF, c'est-à-dire que tous les nouveaux véhicules destinés à être d'abord utilisés dans les États membres de l'UE feront l'objet d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux dispositions de la directive de l'UE sur l'interopérabilité.

Les autorisations de l'UE valent également comme admissions au titre des ATMF ce qui évite des charges excessives pour les demandeurs établis au sein de l'UE.

6. Aux termes de l'article 6, § 1, des ATMF, les admissions sont valides dans tous les États qui appliquent les ATMF (y compris les États membres de l'UE).

Comme suite à ces remarques, nous formulons les suggestions suivantes pour discussion :

- Étant donné que les admissions de véhicules sont valides dans tous les États (y compris, donc, dans les États membres de l'UE), il n'est pas nécessaire de préciser que les véhicules admis en vertu des ATMF sont considérés comme autorisés au sein de l'UE. Ces véhicules peuvent être utilisés au sein de l'UE sur la base de leur admission en vertu des ATMF.
- À l'avenir, davantage d'organisations régionales pourraient adhérer à la COTIF à l'instar de l'UE. Une multiplicité de clauses de déconnexion ne poserait pas nécessairement problème, mais des difficultés pourraient venir des interactions complexes entre de multiples régimes d'admission des véhicules. À ce titre, les ATMF devraient définir à quelles conditions une autorisation régionale (p. ex. de l'UE) peut également être jugée valide comme admission au titre des ATMF, mais pas inversement.

\*\*\*\*\*

Annexe : Matrice des cas d'autorisation UE et ATMF

Dom. d'utilisation / aut. suppl.	1 <sup>re</sup> aut./ adm.	1 ÉM	>1 ÉM	Tous les ÉM	1 ÉP	>1 ÉP	Tous les ÉP
		1	2	3	4	5	6
1 ÉM	<b>A</b>	Seul le droit de l'UE s'applique, cf. art. 3a, § 3.	Seul le droit de l'UE s'applique, cf. art. 3a, § 3.		Étape 1 : art. 6, § 4, par AC. Étape 2 : droit de l'UE (cf. art. 3a, § 2, dernière phrase) par Agence ou ANS.	Étape 1 : art. 6, § 4, par AC. Étape 2 : droit de l'UE (cf. art. 3a, § 2, dernière phrase) par Agence ou ANS.	Cas peu probable. Art. 6, § 4, appliqué par chaque AC et ANS. (Cas C6 plus probable)
>1 ÉM	<b>B</b>	Seul le droit de l'UE s'applique, cf. art. 3a, § 3.	Seul le droit de l'UE s'applique, cf. art. 3a, § 3.		Étape 1 : art. 6, § 4, par AC. Étape 2 : droit de l'UE (cf. art. 3a, § 2, dernière phrase) par Agence.	Étape 1 : art. 6, § 4, par AC. Étape 2 : droit de l'UE (cf. art. 3a, § 2, dernière phrase) par Agence.	Cas peu probable. Art. 6, § 4, appliqué par chaque AC et Agence. (Cas C6 plus probable)
Tous les ÉM	<b>C</b>	Seul le droit de l'UE s'applique, cf. art. 3a, § 3.	Correspond de facto au cas 1C.	« Autorisation unique » émise par l'Agence.	Cas peu probable. Étape 1 : art. 6, § 4, par AC. Étape 2 : art. 3a, § 2, par l'Agence. (cas C6 plus probable).	Cas peu probable. Étape 1 : art. 6, § 4, par AC. Étape 2 : art. 3a, § 2, par l'Agence. (cas C6 plus probable).	Art. 6, § 3, « libre circulation », admission par une AC. Validité en UE cf. art. 3a, § 2.
1 ÉP	<b>D</b>	Étape 1 : droit de l'UE par ANS ou Agence. Étape 2 : art. 6, § 4, par AC.	Étape 1 : droit de l'UE par Agence. Étape 2 : art. 6, § 4, par AC.	Cas peu probable. Étape 1 : Art. 3a, § 1, par Agence. Étape 2 : art. 6, § 4, par AC. (Cas F3 plus probable)	Art. 6, § 4 (admission séparée dans chaque ÉP).	Art. 6, § 4 (admission séparée dans chaque ÉP).	
>1 ÉP	<b>E</b>	Étape 1 : droit de l'UE par ANS ou Agence. Étape 2 : art. 6, § 4, par AC.	Étape 1 : droit de l'UE par Agence. Étape 2 : art. 6, § 4, par AC.	Cas peu probable. Étape 1 : art. 3a, § 1, par Agence. Étape 2 : art. 6, § 4, par AC. (Cas F3 plus probable)	Art. 6, § 4 (admission séparée dans chaque ÉP).	Art. 6, § 4 (admission séparée dans chaque ÉP).	
Tous les ÉP	<b>F</b>	Cas peu probable. Étape 1 : ANS. Étape 2 : art. 3a, § 1. (Cas F3 ou E2 plus probable)	Cas peu probable. Étape 1 : Agence. Étape 2 : art. 3a, § 1. (Cas F3 ou E2 plus probable)	Art. 3a, § 1, et art. 6, § 3, (« libre circulation ») par Agence (?).	Art. 6, § 3 (« libre circulation ») par une AC.	Correspond de facto au cas F4.	Correspond de facto au cas F4.

Légende :

UE non concernée, seule la COTIF s'applique
États membres et non membres de l'UE concernés
UE seule concernée, la COTIF ne s'applique pas
non pertinent / cas peu probable

Acronymes :

AC = autorité compétente de l'OTIF hors UE  
ÉP : État partie aux ATMF de l'OTIF non membre de l'UE  
ÉM = État membre de l'UE  
ANS = autorité nationale de sécurité de l'UE