



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 31.3.2023
COM(2023) 179 final

2023/0091 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 15^e réunion de la commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne les modifications des prescriptions techniques uniformes concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation et concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, la modification du règlement intérieur de la commission d'experts techniques et la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La 15^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) se tiendra à Berne les 13 et 14 juin 2023. L'ordre du jour de la réunion comprend:

- une proposition de révision des prescriptions techniques uniformes (PTU) concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation;
- une proposition de modification des PTU concernant la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques;
- une proposition de modification du règlement intérieur de la Commission d'experts techniques;
- une proposition de mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.

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.

Les décisions susmentionnées devant être adoptées par la CTE sont des actes ayant des effets juridiques et la position à prendre au nom de l'Union doit être établie par une décision du Conseil sur la base de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

La convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après la «COTIF»), est un accord international auquel l'Union et 25 États 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 («accord UE-COTIF relatif à l'adhésion»).

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 contractants et ses activités en général.

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

- Appendice A – Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)

¹ Seules Chypre et Malte ne sont pas parties contractantes.

- 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 (**EST UR**)

En vertu des appendices F et G de la COTIF, il existe 12 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) 2016/797.

Les appendices F et G sont appliqués par 42 des 47 États qui sont parties à la COTIF, dont les 25 États membres de l'UE déjà mentionnés.

2.2. La Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF

La CTE est instituée par l'article 13, paragraphe 1, point f), de la COTIF. Elle se compose des États membres de l'OTIF qui appliquent les appendices F (APTU) et G (ATMF) de la COTIF.

La CTE est compétente en matière d'interopérabilité et d'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire et de procédures d'agrément technique. Elle fait évoluer les appendices 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, paragraphe 1, point b), de la COTIF et conformément à l'article 6 de l'appendice F (APTU), la CTE est compétente pour adopter ou modifier les PTU. Conformément à l'article 16, paragraphe 10, des COTIF, la CTE est compétente pour proposer la révision de son règlement intérieur.

2.3. L'adoption d'actes par la CTE

Conformément à l'article 6 de l'APTU, la CTE décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16 et 20 et à l'article 33, paragraphe 6, de la convention. La procédure normale d'adoption des PTU peut durer environ un an et demi.

2.4. Les actes dont l'adoption par la CTE est envisagée lors de la session des 13 et 14 juin 2023

2.4.1. Révision des PTU concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation (PTU GEN-E)

La PTU GEN-E décrit les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation. La version actuelle est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2011. Elle était fondée sur l'annexe VIII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté².

La révision intégrale de la PTU GEN-E proposée par la CTE est justifiée par plusieurs évolutions intervenues depuis l'entrée en vigueur de cette PTU.

Premièrement, la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil a été remplacée par la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil³. Dans cette nouvelle directive, les dispositions relatives aux qualifications et à l'indépendance des organismes d'évaluation sont plus détaillées que dans la précédente directive.

La proposition de révision intégrale de la PTU GEN-E vise à:

- structurer plus clairement les dispositions;
- clarifier leur champ d'application, en particulier en ce qui concerne le droit de l'Union;
- aligner les dispositions sur les dispositions les plus récentes applicables au sein de l'UE.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la révision de la PTU GEN-E proposée par l'OTIF.

2.4.2. Proposition de modification de la PTU concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques (PTU GEN-G);

La PTU GEN-G établit une procédure harmonisée pour gérer les risques liés à des modifications importantes du système ferroviaire ou, si la PTU l'exige, des sous-systèmes structurels. La PTU GEN-G régit également les exigences applicables aux organismes indépendants d'évaluation commune des méthodes de sécurité. Elle est actuellement équivalente au règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission⁴.

² Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

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).

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (JO L 185 du 14.7.2015, p.6)

La révision proposée élargit le champ d'application de la PTU GEN-G, de sorte qu'elle couvrira l'évaluation des risques et les évaluations relatives au système de gestion de la sécurité (SGS) dans le champ d'application des EST UR.

La proposition ne modifie pas les dispositions relatives à l'évaluation et à l'acceptation des risques pour les demandes relevant du champ d'application des RU APTU et ATMF. Ces demandes sont principalement liées à l'évaluation de nouveaux produits, tels que le matériel roulant, l'entretien des véhicules ou les modifications apportées à la conception, à la construction ou à l'entretien de produits, pour autant que ces demandes relèvent du champ d'application des RU APTU et ATMF.

Les modifications vont ajouter des demandes au champ d'application des EST UR. Ces demandes concernent principalement des changements opérationnels et organisationnels, y compris des modifications du SGS, pour autant qu'ils relèvent du champ d'application des EST UR.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification de la PTU GEN-G proposée par l'OTIF.

2.4.3. *Modification du règlement intérieur de la Commission d'experts techniques (CTE)*

L'article 16, paragraphe 10, de la COTIF fait obligation à la CTE d'établir son règlement intérieur. Ce dernier vise à garantir que les discussions se déroulent de manière ordonnée et que les droits et obligations de tous les participants sont clairs.

La proposition de modification du règlement intérieur vise à:

- tenir compte des pratiques établies depuis la pandémie de COVID-19, et en particulier du fait que les réunions hybrides sont devenues la norme;
- tenir compte d'une recommandation adoptée par la commission ad hoc de l'OTIF sur les affaires juridiques et la coopération internationale le 5 avril 2022 concernant la participation des parties prenantes aux travaux de l'OTIF;
- refléter la nouvelle pratique de la CTE consistant à publier une liste de décisions peu après sa réunion;
- refléter la décision prise par la CTE lors de sa 14^e session, à la suite de laquelle les États parties et les organisations régionales devraient désigner des points focaux.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la modification du règlement intérieur de la CTE proposée par l'OTIF.

2.4.4. *Mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I des applications télématiques au service du fret (PTU ATF)*

La PTU ATF, en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2017, 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. Elle est équivalente au règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Application télématique au service du fret» du système ferroviaire de l'Union européenne⁵ (STI ATF). Le règlement a été modifié le 26 mars 2021 par le règlement (UE) 2021/541⁶.

⁵ Journal officiel de l'UE: JO L 356 du 12.12.2014, p. 438.

⁶ Journal officiel de l'UE: JO L 108 du 29.3.2021, p. 19.

La PTU ATF fait référence aux documents techniques de la STI ATF⁷ qui sont publiés et régulièrement mis à jour sur le site web de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Une telle référence a été incluse dans la PTU, de sorte que les dispositions relatives aux technologies de l'information sont inscrites dans la COTIF, mais gérées par l'ERA. Étant donné que la modification de ces références constitue formellement une modification de la PTU ATF, elle doit faire l'objet d'une décision de la Commission d'experts techniques conformément à l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et aux articles 6 et 8bis des règles APTU.

En conséquence, des modifications des documents techniques visés à l'appendice I de la PTU ATF sont nécessaires afin de corriger les erreurs, de tenir compte des retours d'information, de suivre les progrès techniques et de maintenir l'équivalence avec les spécifications appliquées dans l'UE.

Conclusion: l'Union européenne peut voter en faveur de la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF proposée par l'OTIF.

2.5. Compétence et droits de vote de l'Union

En vertu de l'article 6 de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'UE à la COTIF, approuvé par la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011:

«1. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union, l'Union exerce les droits de vote de ses États membres aux termes de la convention.

2. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières pour lesquelles l'Union a une compétence partagée avec ses États membres, soit l'Union, soit ses États membres votent.

3. Sous réserve de l'article 26, paragraphe 7, de la convention, l'Union dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses États membres qui sont également parties à la convention. Lorsque l'Union vote, ses États membres ne votent pas.»

En vertu du droit de l'Union, l'Union détient une compétence exclusive dans des matières du transport ferroviaire où la COTIF ou des actes juridiques adoptés en vertu de celle-ci sont susceptibles d'affecter ces règles de l'Union existantes ou d'en altérer la portée.

Les décisions proposées visent à:

- aligner les PTU concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil⁸,
- aligner les PTU concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'évaluation des risques sur le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité),
- mettre à jour le règlement intérieur de la CTE,

⁷ Règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1305/2014 en ce qui concerne la gestion du contrôle des modifications (JO L 139I du 27.5.2019, p. 356).

⁸ 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).

- aligner les références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF⁹.

L'adoption de ces décisions aura manifestement des conséquences sur les règles de l'Union.

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

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Pour toutes les raisons indiquées ci-dessus, l'Union devrait voter en faveur de l'adoption des modifications.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant *«les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord»*.

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord¹⁰.

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»*¹¹.

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, points c) et f).

Les actes que la CTE est appelée à adopter lors de sa 15^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 COTIF, les actes envisagés seront contraignants pour l'Union en vertu du droit international, conformément à l'accord d'adhésion UE-COTIF.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

⁹ Règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1305/2014 en ce qui concerne la gestion du contrôle des modifications (JO L 139I du 27.5.2019, p. 356).

¹⁰ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

¹¹ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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.

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 15^e réunion de la commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne les modifications des prescriptions techniques uniformes concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation et concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, la modification du règlement intérieur de la commission d'experts techniques et la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union a adhéré à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après dénommée «COTIF»), conformément à la décision n° 2013/103/UE du Conseil¹² 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»).
- (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, paragraphe 1, point b), de la COTIF et conformément à l'article 6 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 (APTU) — appendice F de la COTIF, la CTE est compétente pour adopter ou modifier, entre autres, les prescriptions techniques uniformes (PTU) concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation (PTU GEN-E), concernant une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (UTP GEN-G) et concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF).
- (4) Conformément à l'article 16, paragraphe 10, de la COTIF, la CTE est compétente pour proposer la révision de son règlement intérieur.

¹² 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).

- (5) La CTE a inscrit à l'ordre du jour de sa 15^e session, qui se tiendra les 13 et 14 juin 2023, une proposition de décision visant à réviser intégralement la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation, à modifier la PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, à modifier le règlement intérieur du comité d'experts techniques et à mettre à jour les références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice de la PTU ATF.
- (6) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE, dès lors que les décisions proposées seront contraignantes pour l'Union.
- (7) Ces décisions ont pour objectif d'aligner la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil¹³, de réviser la PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, de modifier le règlement intérieur du comité d'experts techniques et d'aligner la PTU ATF sur les règles de l'UE, à savoir le règlement d'exécution (UE) 2021/5419 de la Commission¹⁴.
- (8) Les décisions de l'OTIF envisagées sont conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union, dès lors qu'elles contribuent à l'harmonisation de la législation de l'OTIF avec les dispositions équivalentes du droit de l'Union, et devraient donc recueillir l'appui de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 15^e réunion de la CTE de la Convention concernant les transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 en ce qui concerne les modifications de la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation et de la PTU-GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, la modification du règlement intérieur de la commission d'experts techniques, et la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, est la suivante:

- (1) voter en faveur de la révision, proposée par la CTE, de la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation, telle qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-23005 UTP GEN-E»;
- (2) voter en faveur des modifications, proposées par la CTE, de la PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, comme indiqué dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-23006 UTP GEN-G »;
- (3) voter en faveur de la modification, proposée par la CTE, du règlement intérieur du comité d'experts techniques, telle qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence « TECH-23002 CTE»;

¹³ 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).

¹⁴ Règlement d'exécution (UE) 2021/541 de la Commission du 26 mars 2021 modifiant le règlement (UE) n° 1305/2014 en ce qui concerne la simplification et l'amélioration du calcul et de l'échange de données et la mise à jour du processus de gestion du contrôle des modifications (JO L 108 du 29.3.2021, p. 19).

- (4) 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-21009-CTE UTP TAF décision».

Article 2

Les décisions de la Commission d'experts techniques, une fois adoptées, sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, avec une indication de la date de leur entrée en vigueur.

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président