



Strasbourg, le 12.2.2019
COM(2019) 88 final

2019/0040 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire
eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de
l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le Royaume-Uni a notifié, le 29 mars 2017, son intention de se retirer de l'Union en vertu de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie que, si l'accord de retrait¹ n'est pas ratifié, le droit primaire et le droit dérivé de l'Union cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni dès le 30 mars 2019 (ci-après «la date du retrait»). Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers.

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union sans un accord aurait une incidence sur la validité des agréments de sécurité délivrés au titre de l'article 11 de la directive 2004/49/CE aux gestionnaires de l'infrastructure pour la gestion et l'exploitation d'infrastructures transfrontalières reliant l'Union et le Royaume-Uni.

Dans sa communication intitulée «Préparatifs en vue du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 30 mars 2019: plan d'action d'urgence»², la Commission a exposé les principes sur lesquels reposent les mesures d'urgence, notamment celui selon lequel ces mesures ne remédieront pas à l'absence de mesures de préparation ni au retard de leur exécution par les parties concernées. Dans ladite communication, la Commission énumérait les mesures qu'elle jugeait nécessaires tout en rappelant que des mesures supplémentaires pourraient être requises à un stade ultérieur.

Le 13 décembre 2018, le Conseil européen (article 50) a une nouvelle fois appelé à intensifier les travaux de préparation, à tous les niveaux, aux conséquences du retrait du Royaume-Uni, en tenant compte de tous les scénarios possibles.

La Commission a examiné avec les États membres les conséquences éventuelles du retrait, dans le cadre de séminaires organisés par le Conseil de l'Union européenne en 2018. En outre, les effets du retrait et les mesures de préparation ont fait l'objet de discussions approfondies lors d'une série de visites dans tous les États membres.

Dans le domaine du transport ferroviaire, dans la plupart des cas, les parties intéressées peuvent corriger les effets du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sur les certificats, les agréments et les licences grâce à diverses mesures, notamment en s'établissant dans un État membre et en obtenant les agréments, certificats et licences appropriés dans ce dernier.

Cependant, la négociation et la signature d'accords entre les États membres de l'UE concernés et le Royaume-Uni seraient nécessaires pour résoudre les problèmes directement liés aux activités ferroviaires transfrontalières, pour assurer leur continuité après la date du retrait et pour atténuer ainsi les perturbations dans l'Union. La conclusion de tels accords bilatéraux ne serait toutefois possible qu'après que le Royaume-Uni soit devenu un pays tiers.

En particulier, la situation de l'autorité de sécurité binationale, créée en vertu du traité de Canterbury concernant le tunnel sous la Manche, devrait être adaptée en tenant compte du nouveau statut de pays tiers qui serait celui du Royaume-Uni.

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² COM(2018)880 final du 13.11.2018.

Il est dès lors approprié que la Commission propose des mesures pour maintenir la validité des agréments pour certaines parties de l'infrastructure ferroviaire, conformément au droit de l'Union applicable.

Cette prolongation de validité devrait être limitée à la durée qui est absolument nécessaire pour donner au Royaume-Uni et aux États membres concernés le temps indispensable pour conclure les accords nécessaires.

Sont uniquement concernés les agréments de sécurité délivrés au titre de l'article 11 de la directive 2004/49/CE aux gestionnaires de l'infrastructure pour la gestion et l'exploitation d'infrastructures transfrontalières reliant l'Union et le Royaume-Uni.

Les dispositions proposées sont destinées à assurer la continuité des activités et services transfrontaliers exclusivement, dans le respect des exigences du droit de l'Union applicable. Une interruption de ces activités causerait de graves problèmes économiques et sociaux. En veillant au respect du droit de l'Union par les organismes concernés, la proposition assurera également la protection des consommateurs et des citoyens.

Les mesures contenues dans la présente proposition sont subordonnées à des normes de sécurité identiques aux exigences de l'Union appliquées aux infrastructures sur le territoire du Royaume-Uni, qui permettent d'assurer la connectivité ferroviaire transfrontalière.

Une perturbation majeure ne saurait toutefois être évitée que si les opérateurs ferroviaires et les autorités nationales prennent rapidement toutes les mesures requises pour que les licences d'accès au marché, les licences des conducteurs de train ainsi que tous les autres certificats et agréments nécessaires à une exploitation sur le territoire de l'Union soient délivrés en temps utile avant le 30 mars 2019.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition de règlement a vocation à être une *lex specialis* permettant de faire face à certaines des conséquences découlant du fait que la directive 2004/49/CE cessera de s'appliquer au Royaume-Uni. Les modalités proposées sont strictement limitées à ce qui est nécessaire à cet effet, afin d'éviter toute perturbation des activités transfrontalières. Elles ont également vocation à ne s'appliquer que pendant une période limitée. Les dispositions générales de ces actes continueront de s'appliquer par ailleurs. La présente proposition est dès lors pleinement cohérente avec la législation existante.

- **Cohérence avec d'autres politiques de l'Union**

La proposition porte sur la sécurité et la connectivité du transport ferroviaire et complète la directive 2004/49/CE afin de faire spécifiquement face au cas où le Royaume-Uni se retirerait de l'Union sans un accord de retrait.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition de règlement se fonde sur l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité (pour la compétence non exclusive)**

Étant donné que la proposition complète le droit existant de l'Union par des dispositions visant à en faciliter l'application ordonnée après le retrait du Royaume-Uni de l'Union, son objectif ne peut être atteint que par un acte de l'Union.

- **Proportionnalité**

La proposition de règlement est jugée proportionnée car elle peut éviter des perturbations en prévoyant un changement juridique limité et nécessaire qui répond à la nécessité d'assurer la continuité des services ferroviaires transfrontaliers avec le Royaume-Uni. Elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif et s'abstient de tout changement plus vaste ou de toute mesure permanente.

- **Choix de l'instrument**

La présente proposition contient un ensemble restreint de dispositions visant à répondre à une situation très spécifique et ponctuelle. Il n'est donc pas opportun de modifier la directive 2004/49/CE ni la directive (UE) 2016/798 qui la remplacera à compter du 16 juin 2019. Les dispositions en question, relatives aux agréments concernés, sont couvertes par la directive 2004/49/CE. Compte tenu de ces considérations, un règlement du Parlement européen et du Conseil semble être la seule forme d'acte juridique adéquate.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/contrôles d'adéquation de la législation existante**

Sans objet, compte tenu du caractère exceptionnel et ponctuel de l'événement à l'origine de la présente proposition.

- **Consultations des parties intéressées**

Les circonstances particulières qui entourent les négociations sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union et l'évolution constante de la situation ont considérablement limité les possibilités de consultation publique sur la proposition. Les défis découlant du retrait du Royaume-Uni de l'UE et les solutions possibles ont toutefois été évoqués par diverses parties intéressées du secteur ferroviaire et par les représentants d'un État membre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Ces informations ont fait l'objet d'une analyse juridique et technique interne visant à vérifier que la mesure proposée atteint son objectif tout en se limitant au strict nécessaire.

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et des besoins limités de la période durant laquelle aura lieu le changement de statut du Royaume-Uni. Il n'existe pas d'options stratégiques fondamentalement différentes en dehors de celle proposée.

- **Droits fondamentaux**

La proposition est sans effet sur l'application ou la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et mécanismes de contrôle, d'évaluation et de rapport**

Sans objet en raison du caractère à court terme de la mesure proposée.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire
eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de
l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union en vertu de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Les traités cesseront d'être applicables au Royaume-Uni à partir de la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou, à défaut, deux ans après ladite notification, c'est-à-dire à partir du 30 mars 2019, sauf si le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, décide à l'unanimité de proroger ce délai.
- (2) Dans le domaine du transport ferroviaire, pour parer aux effets du retrait du Royaume-Uni de l'Union sur les certificats et agréments, les opérateurs concernés peuvent, entre autres mesures, s'établir dans un État membre et y obtenir les licences et certificats appropriés.
- (3) La mission consistant à faire appliquer les règles de sécurité de l'Union au tunnel sous la Manche incombe actuellement à une autorité de sécurité binationale, créée en vertu du traité de Cantorbéry. Le système établi par ledit traité devra être adapté en tenant compte du statut de pays tiers du Royaume-Uni.
- (4) Les mesures contenues dans la présente proposition pourront être exécutées à la condition que des normes et procédures de sécurité identiques aux exigences de l'Union soient appliquées à l'infrastructure utilisée pour assurer la connectivité ferroviaire transfrontalière avec le Royaume-Uni.

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

- (5) Afin de permettre aux parties concernées de conclure les accords nécessaires et de prendre toute autre mesure indispensable pour prévenir les perturbations, compte tenu du statut de pays tiers du Royaume-Uni, il est nécessaire de proroger la validité de certains agréments.
- (6) La durée de la prorogation de la validité des agréments devrait être limitée dans le temps à ce qui est strictement nécessaire pour permettre aux États membres concernés de prendre les mesures nécessaires, conformément aux dispositions applicables du droit de l'Union.
- (7) Afin d'éviter toute perturbation grave des services ferroviaires transfrontaliers avec le Royaume-Uni, il sera également essentiel que les opérateurs ferroviaires et les autorités nationales prennent rapidement les mesures requises pour que les licences d'accès au marché, les licences des conducteurs de train ainsi que les certificats, licences et agréments nécessaires pour opérer sur le territoire de l'Union soient délivrés en temps utile avant le 29 mars 2019.
- (8) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution concernant le retrait de l'avantage conféré aux titulaires des agréments lorsqu'il n'est pas garanti que les normes de sécurité appliquées à une infrastructure pertinente sont identiques aux exigences de l'Union. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.⁵ La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de ces mesures, compte tenu de leur incidence potentielle sur la sécurité ferroviaire. Étant donné l'urgence de la question, il convient que la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables.
- (9) Compte tenu de l'urgence requise par les circonstances du retrait du Royaume-Uni de l'Union, il convient d'appliquer une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole n° 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.
- (10) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer à compter du jour suivant celui auquel les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni et sur son territoire, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des dispositions particulières, eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après le «Royaume-

⁵ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Uni») de l'Union européenne, pour certains agréments de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil⁶.

2. Le présent règlement s'applique aux agréments de sécurité délivrés au titre de l'article 11 de la directive 2004/49/CE aux gestionnaires de l'infrastructure pour la gestion et l'exploitation d'infrastructures transfrontalières reliant l'Union et le Royaume-Uni qui sont valables le jour précédant celui de l'application du présent règlement.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions pertinentes de la directive 2004/49/CE et des actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive s'appliquent. Les définitions pertinentes de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil⁷ et de tout acte délégué et d'exécution adopté en vertu de ladite directive s'appliquent à compter de la date à laquelle cette directive devient applicable aux agréments visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2.

Article 3

Validité des agréments de sécurité

Les agréments visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, demeurent valables pendant trois mois à compter de la date d'application du présent règlement.

Article 4

Règles et obligations concernant les agréments

1. Les agréments régis par l'article 1^{er}, paragraphe 2, du présent règlement sont soumis aux règles qui leur sont applicables en vertu de la directive 2004/49/CE, de la directive (UE) 2016/798 à compter de la date à laquelle elle devient applicable à ces agréments, et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de ces directives.
2. Les titulaires des agréments visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, et, le cas échéant, l'autorité les délivrant si elle est différente de l'autorité nationale de sécurité du territoire sur lequel se trouve l'infrastructure dans l'Union, coopèrent avec ladite autorité nationale de sécurité et lui remettent l'ensemble des informations et documents pertinents.
3. Lorsque des informations ou documents n'ont pas été fournis dans les délais fixés dans les demandes formulées par l'autorité nationale de sécurité visée au paragraphe 2, la Commission, sur notification de l'autorité nationale de sécurité, peut

⁶ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

⁷ 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).

retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3, et ce, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à l'article 7, paragraphe 2.

4. Les titulaires des agréments visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du présent règlement informent sans délai la Commission et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de toute mesure prise par d'autres autorités de sécurité compétentes susceptible d'entrer en conflit avec leurs obligations au titre du présent règlement, de la directive 2004/49/CE et de la directive (UE) 2016/798.
5. Avant de retirer les avantages en vertu de l'article 3, la Commission informe en temps utile l'autorité nationale de sécurité visée au paragraphe 2, l'autorité ayant délivré les agréments visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, les titulaires desdits agréments, ainsi que l'autorité nationale de sécurité du Royaume-Uni, de son intention de procéder à ce retrait et leur donne la possibilité de faire connaître leur point de vue.

Article 5

Normes de sécurité

1. L'autorité nationale de sécurité visée à l'article 4, paragraphe 2, contrôle les normes de sécurité ferroviaire appliquées aux infrastructures transfrontalières visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2. L'autorité nationale de sécurité présente à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer des rapports réguliers à cet égard, accompagnés, s'il y a lieu, d'une recommandation à la Commission d'agir conformément au paragraphe 2.
2. Lorsque la Commission a des doutes justifiés sur la conformité des normes de sécurité appliquées à l'exploitation des infrastructures relevant du champ d'application du présent règlement ou de la partie desdites infrastructures qui est située au Royaume-Uni avec les dispositions pertinentes du droit de l'Union, elle retire dans les meilleurs délais, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à l'article 7, paragraphe 2, l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3.
3. Aux fins du paragraphe 1, l'autorité nationale de sécurité peut demander des informations aux autorités compétentes concernées, en fixant un délai raisonnable. Lorsque lesdites autorités compétentes ne fournissent pas les informations demandées dans le délai qui leur a été imparti par l'autorité nationale de sécurité ou que les informations qu'elles fournissent sont incomplètes, la Commission peut, sur notification de l'autorité nationale de sécurité, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à l'article 7, paragraphe 2, retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3.
4. Avant de retirer les avantages en vertu de l'article 3, la Commission informe en temps utile l'autorité nationale de sécurité visée à l'article 4, paragraphe 2, l'autorité qui a délivré les agréments visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, les titulaires desdits agréments ainsi que l'autorité nationale de sécurité du Royaume-Uni de son intention de procéder à ce retrait et leur donne l'occasion de faire connaître leur point de vue.

Article 6

Consultation et coopération

1. Les autorités compétentes des États membres consultent les autorités compétentes du Royaume-Uni et coopèrent avec celles-ci dans la mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les États membres fournissent à la Commission, sur demande et sans retard injustifié, toute information obtenue en vertu du paragraphe 1 ou toute autre information pertinente aux fins de la mise en œuvre du présent règlement.

Article 7

Comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil⁸. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec son article 5, s'applique.

Article 8

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du jour suivant la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni et sur le territoire de celui-ci en vertu de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.
3. Le présent règlement ne s'applique pas si un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne est entré en vigueur à la date visée au paragraphe 2.
4. Le présent règlement cesse de s'appliquer trois mois après son entrée en application conformément au paragraphe 2.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

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).