



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Strasbourg, le 25 mars 2019
(OR. en)**

**2019/0040 (COD)
LEX 1894**

**PE-CONS 72/1/19
REV 1**

**TRANS 155
PREP-BXT 78
CODEC 573**

**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 L'UNION**

RÈGLEMENT (UE) 2019/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 25 mars 2019

**concernant certains aspects de la sécurité
et de la connectivité du transport ferroviaire
eu égard au retrait du Royaume-Uni 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,
après consultation du Comité économique et social européen,
après consultation du Comité des régions,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire¹,

¹ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 mars 2019.

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union en application 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 cette notification, à savoir à partir du 30 mars 2019, sauf si le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, décide à l'unanimité de prolonger ce délai.
- (2) Dans le domaine du transport ferroviaire, les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union sur les certificats et les agréments peuvent être palliées par l'adoption de diverses mesures par les opérateurs concernés. Parmi ces mesures figure le fait pour les opérateurs de s'établir dans l'un des États membres restants et d'y obtenir les licences et certificats appropriés.
- (3) Des accords spécifiques, tels que prévus à l'article 14 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹, seraient nécessaires pour résoudre directement les problèmes relatifs aux services et aux infrastructures ferroviaires transfrontaliers, ce qui permettrait d'assurer la continuité de ces services et de minimiser les perturbations. Conformément à cette directive, de tels accords garantiraient également une réciprocité dans le traitement des entreprises établies dans l'Union et au Royaume-Uni utilisant des infrastructures transfrontalières.

¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (4) La conclusion de tels accords entre les États membres concernés et le Royaume-Uni ne sera possible qu'une fois que celui-ci sera devenu un pays tiers. En particulier, l'application des règles de sécurité de l'Union au tunnel sous la Manche incombe actuellement à une commission intergouvernementale, créée en vertu du traité de Canterbury signé le 12 février 1986, qui, dans le domaine de la sécurité, profite des conseils prodigués par l'autorité de sécurité du tunnel sous la Manche. Le système établi par ledit traité devra être adapté en tenant compte du statut de pays tiers du Royaume-Uni. En particulier, la responsabilité du tronçon du tunnel sous la Manche situé sur le territoire français devrait être placée sous le contrôle exclusif d'une autorité compétente au sens de l'article 3, paragraphe 7, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil¹, afin de veiller à ce que le droit de l'Union soit appliqué sur ce tronçon du tunnel. Aux fins d'exercer du mieux possible sa mission et de faciliter la cohérence des décisions, cette autorité compétente peut toutefois, eu égard aux caractéristiques communes du tunnel des deux côtés de la frontière, tenir compte des avis d'un organisme binational institué en vertu d'un accord entre les deux pays, tel que l'autorité de sécurité du tunnel sous la Manche établie par le traité de Canterbury, qui conseille la commission intergouvernementale, ou mettre en place d'autres modes de coopération avec les autorités responsables du tronçon du tunnel situé sur le territoire britannique.

¹ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

- (5) Les mesures contenues dans le présent règlement sont soumises à la condition que des normes et procédures de sécurité, des conditions d'accès à l'exploitation en tant qu'entreprise ferroviaire ainsi que des exigences pour la conduite d'un train identiques aux exigences de l'Union soient appliquées à l'infrastructure utilisée pour assurer la connectivité ferroviaire transfrontalière avec le Royaume-Uni, de même qu'aux entreprises qui exploitent les trains sur cette infrastructure et aux conducteurs qui y circulent.
- (6) 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 certificats, agréments et licences.
- (7) La durée de la prorogation de la validité des certificats, agréments et licences 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 énoncées dans la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil¹, la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil² et la directive 2012/34/UE.

¹ 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).

² Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315 du 3.12.2007, p. 51).

- (8) Afin d'éviter toute perturbation grave des services ferroviaires transfrontaliers avec le Royaume-Uni, il est également essentiel que les opérateurs ferroviaires et les autorités nationales prennent rapidement les mesures requises pour que les certificats, agréments et licences relevant du présent règlement soient délivrés en temps utile avant que celui-ci ne cesse de s'appliquer, et que les autres certificats, agréments et licences nécessaires pour opérer sur le territoire de l'Union soient délivrés avant la date de retrait du Royaume-Uni.
- (9) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission concernant le retrait de l'avantage conféré aux titulaires des certificats, des agréments et des licences lorsque le respect des exigences de l'Union n'est pas garanti. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹. Il convient d'avoir recours à la procédure d'examen pour l'adoption de ces mesures, compte tenu de leur incidence potentielle sur la sécurité ferroviaire. La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque, dans des cas dûment justifiés, des raisons d'urgence impérieuses le requièrent.

¹ 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).

- (10) Compte tenu de l'urgence résultant du retrait du Royaume-Uni de l'Union, il est apparu approprié de prévoir 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.
- (11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en place de mesures provisoires régissant certains aspects de la sécurité et des connexions ferroviaires au regard du retrait du Royaume-Uni de l'Union, en cas d'absence d'un accord de retrait, ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (12) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et devraient s'appliquer à partir du jour suivant celui auquel les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni, 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 dénommé "Royaume-Uni") de l'Union européenne, pour certains certificats de sécurité et agréments de sécurité délivrés en vertu de la directive 2004/49/CE, certaines licences de conducteurs de train délivrées en vertu de la directive 2007/59/CE et certaines licences d'entreprises ferroviaires délivrées en vertu de la directive 2012/34/UE.
2. Le présent règlement s'applique aux certificats, agréments et licences suivants qui sont en cours de validité le jour précédant la date d'application du présent règlement:
 - a) 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;
 - b) les certificats de sécurité délivrés au titre de l'article 10 de la directive 2004/49/CE à des entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni;
 - c) les licences délivrées au titre du chapitre III de la directive 2012/34/UE à des entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni;
 - d) les licences de conducteurs de train délivrés conformément à la procédure visée à l'article 14 de la directive 2007/59/CE.

Article 2
Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions correspondantes des directives 2004/49/CE, 2007/59/CE et 2012/34/UE et des actes d'exécution adoptés en vertu de ces directives s'appliquent. Aux fins du présent règlement, les définitions correspondantes de la directive (UE) 2016/798 et de tout acte délégué et d'exécution adopté en vertu de ladite directive s'appliquent à compter de la date à laquelle ladite directive devient applicable aux agréments et certificats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, points a) et b).

Article 3
Validité des agréments de sécurité, des certificats de sécurité,
des licences d'exploitation et des licences de conducteurs de train

1. Les agréments de sécurité visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), et les certificats de sécurité visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), demeurent valables pendant neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement. Les certificats de sécurité visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), ne sont valables qu'aux fins de rejoindre, au départ du Royaume-Uni, les gares frontières et les terminaux visés à l'annexe du présent règlement ou de quitter, pour se rendre au Royaume-Uni, ces mêmes gares et terminaux.

2. Les licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), demeurent valables pendant neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement. Par dérogation à l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, ces licences ne sont valables que sur le territoire situé entre les gares frontières et les terminaux visés à l'annexe du présent règlement et le Royaume-Uni.
3. Les licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point d), demeurent valables pendant neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement pour les conducteurs de train circulant sur le territoire situé entre les gares frontières et les terminaux visés à l'annexe du présent règlement et le Royaume-Uni.

Article 4

Règles et obligations concernant les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et les licences

1. Les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et les licences régis par l'article 3 du présent règlement sont soumis aux règles qui leur sont applicables conformément à la directive 2004/49/CE, à la directive (UE) 2016/798 à compter de la date à laquelle elle devient applicable auxdits agréments, à la directive 2012/34/UE et à la directive 2007/59/CE, et conformément aux actes d'exécution et délégués adoptés en vertu desdites directives.

2. Les titulaires des certificats de sécurité, des agréments de sécurité et des licences 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 et dont dépendent les gares frontières et les terminaux énumérés dans l'annexe 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 du présent article, la Commission peut, sur notification de l'autorité nationale de sécurité, adopter des actes d'exécution pour retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 7, paragraphe 2.
4. Les titulaires des certificats de sécurité, des agréments de sécurité et des licences visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, points a), b) et d), du présent règlement informent sans tarder 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, de la directive 2007/59/CE ou de la directive (UE) 2016/798.

Les titulaires des licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), informent sans tarder la Commission de toute mesure prise par d'autres autorités compétentes susceptible d'entrer en conflit avec leurs obligations au titre du présent règlement ou de la directive 2012/34/UE.

5. Avant de retirer les avantages conférés en vertu de l'article 3, la Commission informe en temps voulu l'autorité nationale de sécurité visée au paragraphe 2 du présent article, l'autorité ayant délivré les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et les licences visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, ainsi que les titulaires desdits certificats, agréments et licences de son intention de procéder à ce retrait et leur donne la possibilité de faire connaître leur point de vue.
6. En ce qui concerne les licences visées à l'article 1, paragraphe 2, point c), les références faites à une autorité nationale de sécurité aux fins des paragraphes 1 à 5 du présent article s'entendent comme des références à une autorité responsable des licences au sens de l'article 3, point 15, de la directive 2012/34/UE.

Article 5

Contrôle du respect du droit de l'Union

1. L'autorité nationale de sécurité visée à l'article 4, paragraphe 2, contrôle les normes de sécurité ferroviaire appliquées aux entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni utilisant les infrastructures transfrontalières visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), et appliquées auxdites infrastructures transfrontalières. En outre, l'autorité nationale de sécurité vérifie que les gestionnaires de l'infrastructure respectent les exigences de sécurité prévues par le droit de l'Union et que les conducteurs de train opérant sur le territoire de son ressort satisfont aux exigences visées dans les dispositions pertinentes du droit de l'Union. L'autorité nationale de sécurité présente à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer des rapports à cet égard, qui sont accompagnés, s'il y a lieu, d'une recommandation à la Commission d'agir conformément au paragraphe 2 du présent article.

L'autorité responsable des licences visée à l'article 4, paragraphes 2 et 6, du présent règlement vérifie que les exigences énoncées aux articles 19 à 22 de la directive 2012/34/UE continuent d'être respectées en ce qui concerne les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence octroyée par le Royaume-Uni visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), du présent règlement.

2. Lorsque la Commission a des doutes justifiés sur la conformité des normes de sécurité appliquées à l'exploitation des services ferroviaires transfrontaliers ou 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 adopte, sans retard indu, des actes d'exécution visant à retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 7, paragraphe 2. Cela s'applique mutatis mutandis lorsque la Commission a des doutes justifiés sur l'application des conditions posées pour qu'une entreprise ferroviaire ou un conducteur de train puisse obtenir une licence.
3. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, l'autorité nationale de sécurité ou l'autorité compétente responsable des licences, visées respectivement à l'article 4, paragraphes 2 et 6, peut demander des informations aux autorités compétentes concernées, en fixant un délai raisonnable. Lorsque ces autorités compétentes ne fournissent pas les informations demandées dans le délai fixé ou fournissent des informations incomplètes, la Commission peut, sur notification de l'autorité nationale de sécurité ou de l'autorité responsable des licences visée, selon le cas, à l'article 4, paragraphe 2 ou 6, adopter des actes d'exécution visant à retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 7, paragraphe 2.

4. Avant de retirer les avantages conférés en vertu de l'article 3, la Commission informe en temps voulu l'autorité nationale de sécurité visée à l'article 4, paragraphe 2, l'autorité ayant délivré les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et les licences visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, les titulaires desdits certificats, agréments et licences ainsi que l'autorité nationale de sécurité et l'autorité responsable des licences du Royaume-Uni de son intention de procéder à ce retrait et leur donne la possibilité 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 elles 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 indu, 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 Conseil¹ ainsi que par le comité visé à l'article 62 de la directive 2012/34/UE. Lesdits comités sont des comités au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique, en liaison avec son article 5.

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 celui où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

¹ 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).

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 neuf mois à compter du jour où il devient applicable 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

ANNEXE

Les gares frontières et les terminaux visés aux articles 3 et 4 sont les suivants:

1. IRLANDE

Dún Dealgan/Dundalk

2. FRANCE

Calais-Fréthun
