

Bruxelles, le 13 juillet 2021
(OR. en)

10787/21

Dossier interinstitutionnel:
2021/0228(COD)

UK 176
TRANS 472
CODEC 1082

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	13 juillet 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 402 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 402 final.

p.j.: COM(2021) 402 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.7.2021
COM(2021) 402 final

2021/0228 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil en ce qui
concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la
liaison fixe transmanche**

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Afin d'assurer la connectivité entre l'Union et le Royaume-Uni après la fin de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, le législateur de l'Union considère qu'il est essentiel que les entreprises ferroviaires établies et titulaires d'une licence au Royaume-Uni puissent continuer d'exercer leur activité sur la liaison fixe transmanche¹.

À cette fin, et pour permettre à l'État membre concerné de prendre les mesures nécessaires pour assurer la connectivité conformément au droit de l'Union, le règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil² a prolongé jusqu'au 30 septembre 2021 la période de validité des licences délivrées par le Royaume-Uni en vertu de la directive 2012/34/UE³ aux exploitants ferroviaires établis sur son territoire, ainsi que la période de validité des certificats de sécurité délivrés à ces entreprises en vertu de la directive 2004/49/CE⁴ par la commission intergouvernementale mise en place en vertu de l'article 10 du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 (ci-après le «traité de Cantorbéry»).

Le règlement (UE) 2020/2222 a en outre prolongé jusqu'au 28 février 2021 la période de validité de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche délivré par ladite commission intergouvernementale.

Le 10 novembre 2020, en vertu de l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, la France a notifié à la Commission son intention d'entamer des négociations avec le Royaume-Uni en vue de conclure un accord transfrontalier avec celui-ci dans l'objectif de permettre aux entreprises ferroviaires établies et titulaires d'une licence au Royaume-Uni d'utiliser l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche jusqu'à la gare frontière et au terminal de Calais-Fréthun (France), sans devoir obtenir une licence au titre de la directive 2012/34/UE auprès d'une autorité responsable des licences de l'Union. À la suite des négociations relatives à cet accord transfrontalier, le projet de texte a été notifié à la Commission le 1^{er} juin 2021.

Le 15 juin 2021, la France a notifié à la Commission son intention d'entamer des négociations avec le Royaume-Uni en vue de conclure un accord transfrontalier avec celui-ci, en vertu de l'article 10, paragraphe 9, de la directive (UE) 2016/798⁵, dans l'objectif de permettre auxdites entreprises ferroviaires d'utiliser ladite infrastructure jusqu'à ladite gare frontière et

¹ Les entreprises ferroviaires exerçant leur activité sur la liaison fixe transmanche sont Eurostar International Limited (EIL), DB Cargo UK et GB Railfreight.

² Règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 relatif à certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche (*JO L 437 du 28.12.2020, p. 43*).

³ 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 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, plus en vigueur*).

⁵ 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*).

audit terminal, sans devoir obtenir un certificat de sécurité unique de l'Union conformément à ladite directive. Les négociations en vue de conclure cet accord transfrontalier devraient s'achever dans le courant du mois d'août 2021.

Un délai supplémentaire est nécessaire pour finaliser les procédures formelles requises en vertu du droit des deux parties pour l'application provisoire ou l'entrée en vigueur de ces accords. Ces procédures devraient être prolongées de six mois après l'expiration, le 30 septembre 2021, des mesures d'urgence actuellement en vigueur.

Les deux accords transfrontaliers sont des instruments adaptés à la réalisation des objectifs du règlement (UE) 2020/2222, à savoir garantir la continuité des activités des exploitants ferroviaires concernés. Toutefois, à moins que leur période de validité ne soit prolongée de manière à permettre l'entrée en vigueur ou l'application provisoire de ces accords, les licences et les certificats de sécurité des exploitants ferroviaires susmentionnés cesseront d'être valables le 30 septembre 2021 et les activités de ces exploitants s'arrêteront, ce qui entraînera des perturbations majeures du transport ferroviaire de fret et de voyageurs par la liaison fixe transmanche.

Il est donc dans l'intérêt de l'Union de prolonger la durée de validité de ces licences et certificats jusqu'au 31 mars 2022.

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

La présente proposition a vocation à être une *lex specialis*, qui permettrait de remédier à certaines des conséquences découlant du fait que le droit de l'Union n'est plus applicable au Royaume-Uni et que, sauf disposition contraire, les certificats et les agréments délivrés par la commission intergouvernementale cesseront d'être valables en vertu du droit de l'Union le 30 septembre 2021. Il en va de même pour les licences d'exploitation délivrées par l'autorité responsable des licences du Royaume-Uni. La proposition de prolongation est strictement limitée à ce qui est nécessaire à cet égard, afin d'éviter des perturbations des activités transfrontalières, et a vocation à ne s'appliquer que pendant une période limitée. Dans le cas contraire, les dispositions générales de la directive (UE) 2016/798, qui a abrogé la directive 2004/49/CE, et de la directive 2012/34/UE continueront de s'appliquer. La présente proposition est dès lors pleinement cohérente avec la législation existante.

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

La présente proposition concerne la sécurité et la connectivité du transport ferroviaire, et elle complète la directive (UE) 2016/798, qui a abrogé la directive 2004/49/CE, et la directive 2012/34/UE. Son objectif est de garantir la continuité des services ferroviaires transfrontaliers avec le Royaume-Uni au-delà du 30 septembre 2021.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

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

- **Subsidiarité (en cas de 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**

Le règlement (UE) 2020/2222 établit des mesures visant à garantir la continuité des services ferroviaires transfrontaliers de l'UE avec le Royaume-Uni.

La proposition de prolongation de la durée de ces mesures, sans en modifier la portée ou le contenu, ne va pas au-delà de ce qui est strictement nécessaire pour permettre l'entrée en vigueur des accords transfrontaliers négociés par l'État membre concerné, et garantit ainsi la réalisation de l'objectif susmentionné. La mesure est donc jugée proportionnée.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné qu'il s'agit d'un acte modificatif, il doit prendre la forme de l'acte qu'il modifie, à savoir le règlement (UE) 2020/2222. Par conséquent, 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/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet, étant donné que les mesures proposées se bornent à garantir la réalisation des objectifs du règlement (UE) 2020/2222, à savoir atténuer les conséquences d'un événement exceptionnel, temporaire et ponctuel.

- **Consultation des parties intéressées**

Les défis potentiellement posés par la fin de la période d'application du règlement (UE) 2020/2222, telle que prévue à son article 8, nécessitent une prolongation des mesures, qui ont été demandées par la France en associant à ce processus les entreprises ferroviaires concernées.

L'urgence de l'action de l'Union nécessite une intervention réglementaire immédiate afin de garantir la continuité des activités sur la liaison fixe transmanche, ce qui limite considérablement la possibilité de soumettre la proposition à une consultation publique.

- **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 et se limite au strict nécessaire.

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et du caractère à court terme de la mesure proposée. Aucune option politique matériellement et juridiquement différente n'est disponible en dehors de celle proposée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Sans objet.

- **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 modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

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

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Le règlement (UE) 2020/2222 s'applique:

- (a) aux agréments de sécurité délivrés en vertu de l'article 11 de la directive 2004/49/CE par la commission intergouvernementale au gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche;
- (b) aux certificats de sécurité délivrés en vertu de l'article 10 de la directive 2004/49/CE par la commission intergouvernementale aux entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni et utilisant la liaison fixe transmanche;
- (c) aux licences délivrées en vertu du chapitre III de la directive 2012/34/UE aux entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni et utilisant l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni via la liaison fixe transmanche.

Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2020/2222, les agréments de sécurité sont demeurés valables pendant une période de deux mois à compter de la date d'application dudit règlement (donc jusqu'au 28 février 2021).

La présente proposition de règlement vise à prolonger les mesures d'urgence concernant la validité des licences et des certificats de sécurité. La fin de la prolongation proposée est fixée au 31 mars 2022.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche

(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 européen⁶,

vu l'avis du Comité des régions⁷,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin d'assurer la connectivité entre l'Union et le Royaume-Uni après la fin de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique⁸ et de garantir la continuité des activités des entreprises ferroviaires établies et titulaires d'une licence au Royaume-Uni qui exercent leur activité sur la liaison fixe transmanche, le règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil⁹ a prolongé jusqu'au 30 septembre 2021 la période de validité des licences délivrées par le Royaume-Uni en vertu de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁰ aux exploitants ferroviaires établis sur son territoire, ainsi que la période de validité des certificats de sécurité délivrés à ces entreprises en vertu de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹ par la commission

⁶ JO C du , p. .

⁷ JO C du , p. .

⁸ Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 7).

⁹ Règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 relatif à certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche (JO L 437 du 28.12.2020, p. 43).

¹⁰ 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).

¹¹ 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

intergouvernementale mise en place en vertu de l'article 10 du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986.

- (2) La décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil¹² habilite la France et le Royaume-Uni à conclure un accord international complétant le traité entre la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche (ci-après le «traité de Cantorbéry») en ce qui concerne l'application des règles de sécurité ferroviaire sur la liaison fixe transmanche. Cependant, aucun accord n'a encore été conclu ou ne devrait l'être prochainement.
- (3) Dans ces conditions, en vertu de l'article 14 de la directive 2012/34/UE, la France et le Royaume-Uni ont négocié un accord transfrontalier en ce qui concerne les certificats de sécurité. La France a également négocié un accord transfrontalier en ce qui concerne les licences des entreprises ferroviaires, qu'elle a notifié à la Commission le 10 novembre 2020, ainsi que le souligne le considérant 9 du règlement (UE) 2020/2222. Les procédures internes requises en vertu du droit des deux parties pour l'application provisoire ou l'entrée en vigueur de ces accords devraient être finalisées dans un délai de six mois après l'expiration, le 30 septembre 2021, des mesures prévues par le règlement (UE) 2020/2222.
- (4) Sans préjudice de l'évaluation à effectuer et des décisions à prendre par la Commission en vertu de l'article 14, paragraphes 4 et 5, de la directive 2012/34/CE, ces deux accords transfrontaliers sont des instruments adaptés pour assurer la connectivité entre l'Union et le Royaume-Uni. Toutefois, à moins que la période de validité des licences et des certificats de sécurité visée au considérant 1 ne soit prolongée de manière à permettre l'entrée en vigueur ou l'application provisoire de ces accords, les activités des entreprises ferroviaires concernées sur la liaison fixe transmanche s'arrêteront le 30 septembre 2021, ce qui entraînera des perturbations majeures du transport ferroviaire de fret et de voyageurs entre l'Union et le Royaume-Uni.
- (5) Il est donc dans l'intérêt de l'Union de prolonger la durée de validité de ces licences et certificats jusqu'au 31 mars 2022 et de modifier, pour ce faire, le règlement (UE) 2020/2222.
- (6) Compte tenu de l'urgence résultant de l'expiration des mesures prévues par le règlement (UE) 2020/2222, il s'avère 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.
- (7) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la modification du règlement (UE) 2020/2222 et la mise en place de mesures provisoires régissant

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, plus en vigueur).

¹² Décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020 habilitant la France à négocier, signer et conclure un accord international complétant le traité entre la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche (JO L 352 du 22.10.2020, p. 4).

certain aspects de la sécurité et des connexions ferroviaires eu égard à la fin de la période de transition, ne peut pas 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.

(8) L'entrée en vigueur du présent règlement revêt un caractère d'urgence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2020/2222 est modifié comme suit:

(1) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) la première phrase du paragraphe 2 est remplacée par le texte suivant:

«Les certificats de sécurité visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), demeurent valables pendant une période de quinze mois à compter de la date d'application du présent règlement.»;

(b) la première phrase du paragraphe 3 est remplacée par le texte suivant:

«Les licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), demeurent valables pendant une période de quinze mois à compter de la date d'application du présent règlement.».

(2) À l'article 8, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le présent règlement cesse de s'appliquer le 31 mars 2022.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président