

Bruxelles, le 27.11.2020
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant 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**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union en vertu de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. L'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 atomique¹ (ci-après dénommé «l'accord de retrait») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135 du Conseil² et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020.

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») établissait une commission intergouvernementale chargée de suivre l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe transmanche. Jusqu'à la fin de la période de transition prévue dans l'accord de retrait (ci-après la «période de transition»), la commission intergouvernementale est l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil³. À ce titre, elle applique sur la totalité de la liaison fixe transmanche les dispositions du droit de l'Union relatives à la sécurité ferroviaire et à l'interopérabilité ferroviaire.

À la fin de la période de transition, et sauf disposition contraire, le droit de l'Union ne sera plus applicable à la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction du Royaume-Uni et, en ce qui concerne la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la France, la commission intergouvernementale ne sera plus une autorité nationale de sécurité en vertu du droit de l'Union. Les agréments de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche et les certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires exploitant la liaison fixe délivrés par la commission intergouvernementale ne seront plus valables.

La décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil⁴ a habilité la France à négocier, signer et conclure un accord international avec le Royaume-Uni concernant l'application des règles de l'Union sur la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité à la liaison fixe transmanche afin de maintenir un régime unifié en matière de sécurité. Cependant, il est peu probable qu'un tel accord entre en vigueur avant la fin de la période de transition.

¹ JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

² Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'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. 1).

³ 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).

⁴ 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).

Vu l'importance économique pour l'Union de la liaison fixe transmanche, il est essentiel de poursuivre l'exploitation de la liaison fixe transmanche après le 1^{er} janvier 2021. À cette fin, l'agrément de sécurité délivré à son gestionnaire de l'infrastructure par la commission intergouvernementale sur la base de la directive 2004/49/CE⁵ devrait rester valable pendant une période de deux mois après la fin de la période de transition fixée dans l'accord de retrait. Il s'agit de la période que les autorités françaises estiment nécessaire pour donner suffisamment de temps à l'autorité nationale de sécurité française pour délivrer sa propre autorisation pour la section de la liaison fixe transmanche sous juridiction française. La Commission considère qu'il s'agit de la prolongation maximale qui devrait raisonnablement être accordée à cette fin. Si un accord tel que prévu par la décision (UE) 2020/1531 est conclu à un stade ultérieur, la Commission intergouvernementale pourrait délivrer un agrément de sécurité unique remplaçant celui délivré par l'autorité nationale de sécurité française, dans des conditions à établir.

En outre, les licences délivrées par le Royaume-Uni au titre de la directive 2012/34/UE aux entreprises ferroviaires établies sur son territoire avant la fin de la période de transition ne seront plus valables dans l'Union après cette date.

Le 10 novembre 2020, en vertu de l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil⁶, la République française a notifié à la Commission son intention d'entamer des négociations avec le Royaume-Uni en vue de conclure un accord transfrontalier avec le Royaume-Uni. L'objectif dudit accord serait 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 et au terminal transfrontaliers de Calais-Fréthun, sans devoir obtenir une licence en vertu de la directive 2012/34/UE auprès d'une autorité de délivrance des licences de l'Union.

Afin d'assurer la connectivité entre l'Union et le Royaume-Uni, il est essentiel que les entreprises ferroviaires continuent d'opérer jusqu'à la gare frontière de Calais-Fréthun. À cette fin, il convient de prolonger la durée de validité de leurs licences délivrées par le Royaume-Uni au titre de la directive 2012/34/UE et de leurs certificats de sécurité délivrés par la commission intergouvernementale pour une période de neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement. Il s'agit de la période demandée par les autorités françaises. Cette prolongation laisserait suffisamment de temps pour négocier et conclure un accord transfrontalier entre la France et le Royaume-Uni au titre de l'article 14 de la directive 2012/34/UE et un accord tel que prévu par la décision (UE) 2020/1531, ainsi que pour prendre toute autre mesure prévue par le droit de l'Union qui sera nécessaire pour éviter des perturbations. Ce délai permettrait de finaliser totalement ces procédures, raison pour laquelle la Commission considère qu'il s'agit de la prolongation maximale qui peut raisonnablement être accordée. Si les négociations bilatérales ne sont pas conclues à temps, les entreprises ferroviaires en question devront obtenir une licence de l'UE au titre de la directive 2012/34/UE à la date à laquelle le présent règlement cesse de s'appliquer.

⁵ 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).

⁶ 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).

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

La présente proposition est conçue comme une *lex specialis* qui répondrait à certaines des conséquences découlant du fait que le droit de l'Union ne s'appliquera plus au Royaume-Uni et que, sauf disposition contraire, les certificats et autorisations délivrés par la commission intergouvernementale cesseront d'être valables en vertu du droit de l'Union à la fin de la période de transition. Il en va de même pour les licences d'exploitation délivrées par l'autorité de délivrance des licences du 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 les autres politiques de l'Union**

La proposition concerne la sécurité et la connectivité ferroviaires et complète la directive (UE) 2016/798, qui a remplacé la directive 2004/49/CE, ainsi que la directive 2012/34/UE. L'objectif est d'assurer la continuité des services ferroviaires transfrontaliers avec le Royaume-Uni après la fin de la période de transition.

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 (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**

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'y a donc pas lieu de modifier la directive (UE) 2016/798 ni la directive 2012/34/UE. Cette forme répond également le mieux à l'urgence de la situation/du contexte, le délai restant avant la fin de la période de transition étant trop court pour permettre la transposition des dispositions contenues dans une directive.

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/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet en raison du caractère exceptionnel, temporaire et ponctuel de l'événement nécessitant la présente proposition.

- **Consultation des parties intéressées**

Les défis découlant de la fin de la période de transition fixée dans l'accord de retrait, la nécessité de se préparer aux inévitables changements le 1^{er} janvier 2021 et les éventuelles mesures supplémentaires à envisager ont été examinés avec les représentants des États membres et les parties prenantes concernées dans le cadre de réunions spécifiques.

Les avis exprimés se rejoignent sur la nécessité d'une intervention réglementaire afin d'assurer la continuité des opérations sur la liaison fixe transmanche une fois que le droit de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni.

- **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, en raison du caractère exceptionnel de la situation et du caractère à court terme de la mesure proposée. Aucune autre option, matériellement et juridiquement différente de celle proposée, n'est disponible.

- **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 proposé (article 1^{er}) s'applique:

- (a) aux agréments de sécurité délivrés par la commission intergouvernementale, en vertu de l'article 11 de la directive 2004/49/CE, au gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche;

- (b) aux certificats de sécurité délivrés par la commission intergouvernementale, en vertu de l'article 10 de la directive 2004/49/CE, aux entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni qui utilisent 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 qui utilisent les infrastructures transfrontalières reliant l'Union et le Royaume-Uni via la liaison fixe transmanche.

L'article 3 prolonge de deux mois la validité des agréments de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et de neuf mois celle des certificats de sécurité et des licences des entreprises ferroviaires. Il prolonge également de neuf mois la validité des licences d'exploitation délivrées en vertu de la directive 2012/34/UE. Il limite la validité des licences ainsi prolongées au territoire situé entre la gare et le terminal transfrontaliers visés à l'annexe du présent règlement et le Royaume-Uni.

L'article 4 dispose que ces autorisations, certificats et licences sont soumis respectivement à la directive (UE) 2016/798 et à la directive 2012/34/UE et impose à leurs titulaires de coopérer avec l'autorité nationale de sécurité française et l'autorité française de délivrance des licences et de fournir les informations nécessaires. En vertu de l'article 5, l'autorité nationale de sécurité française et l'autorité française de délivrance des licences doivent veiller à ce que les titulaires de ces autorisations, certificats et licences respectent le droit de l'Union.

Sont en outre conférés à la Commission des compétences d'exécution concernant le retrait de l'avantage conféré aux titulaires des agréments/certificats et des licences en question, lorsque la conformité avec les exigences de l'Union n'est pas assurée.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant 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

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 européen⁷,

après consultation du Comité des régions⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (ci-après «l'accord de retrait») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135 du Conseil et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020.
- (2) 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») a établi une commission intergouvernementale chargée de suivre l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe transmanche.
- (3) Jusqu'à la fin de la période de transition prévue dans l'accord de retrait, la commission intergouvernementale est l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil⁹. À ce titre, elle applique sur l'entièreté de la liaison fixe transmanche les dispositions du droit de l'Union relatives à la

⁷ JO C du , p. .

⁸ JO C du , p. .

⁹ 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).

sécurité ferroviaire et, en vertu de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil¹⁰, à l'interopérabilité ferroviaire.

- (4) À la fin de la période de transition, et sauf disposition contraire, le droit de l'Union ne sera plus applicable à la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction du Royaume-Uni et, pour la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la France, la commission intergouvernementale ne sera plus une autorité nationale de sécurité en vertu du droit de l'Union. L'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche et les certificats de sécurité des entreprises ferroviaires exploitant la liaison fixe transmanche délivrés par la commission intergouvernementale conformément aux articles 11 et 10, respectivement, de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹ ne seront plus valables à compter du 1^{er} janvier 2021.
- (5) La décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil¹² a habilité la France à négocier, signer et conclure un accord international avec le Royaume-Uni concernant l'application des règles de l'Union en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires à la liaison fixe transmanche afin de maintenir un régime unifié en matière de sécurité. Le règlement (UE) 2020/1530 du Parlement européen et du Conseil¹³ a largement modifié la directive (UE) 2016/798 en ce qui concerne l'application des règles relatives aux autorités nationales de sécurité.
- (6) Sur la base de ces modifications et sous réserve d'un accord tel que prévu par la décision (UE) 2020/1531, ainsi que sous certaines conditions, la commission intergouvernementale pourrait rester la seule autorité de sécurité pour l'entière de la liaison fixe transmanche tout en ayant la qualité, pour la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction française, d'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798. Cependant, il est peu probable qu'un accord tel qu'envisagé dans la décision (UE) 2020/1531 entre en vigueur avant la fin de la période de transition.
- (7) Sans un tel accord, la commission intergouvernementale n'aura plus, à compter du 1^{er} janvier 2021, la qualité d'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798, pour la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction française. Les agréments de sécurité et les certificats de sécurité délivrés par la commission intergouvernementale cesseront d'être valables. L'autorité nationale de sécurité française deviendra l'autorité nationale de sécurité compétente pour la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction française.

¹⁰ 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).

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 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).

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).

¹³ Règlement (UE) 2020/1530 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020 modifiant la directive (UE) 2016/798, en ce qui concerne l'application des règles de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires sur la liaison fixe transmanche (JO L 352 du 22.10.2020, p. 1).

- (8) Vu l'importance économique pour l'Union de la liaison fixe transmanche, il est essentiel de poursuivre l'exploitation de la liaison fixe transmanche après le 1^{er} janvier 2021. À cette fin, l'agrément de sécurité délivré par la commission intergouvernementale, visé au considérant 4, devrait rester valable pendant une période maximale de deux mois à compter de la date d'application du présent règlement, laissant ainsi le temps à l'autorité nationale de sécurité française de délivrer son propre agrément de sécurité.
- (9) Les licences délivrées en vertu du chapitre III de la directive 2012/34/UE aux entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni ne seront plus valables à la fin de la période de transition. Le 10 novembre 2020, en vertu de l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁴, 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. L'objectif dudit accord serait 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 et au terminal frontières de Calais-Fréthun, sans devoir obtenir une licence en vertu de la directive 2012/34/UE auprès d'une autorité responsable des licences dans l'Union.
- (10) Afin d'assurer la connectivité entre l'Union et le Royaume-Uni, il est essentiel que les entreprises ferroviaires visées au considérant 9 continuent d'exercer leur activité. À cette fin, la période de validité de leurs licences délivrées par le Royaume-Uni en vertu de la directive 2012/34/UE et de leurs certificats de sécurité délivrés par la commission intergouvernementale devrait être prolongée pour une période de neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement, laissant ainsi le temps aux États membres concernés de prendre les mesures nécessaires pour assurer la connectivité conformément à la directive 2012/34/UE, à la directive (UE) 2016/798 et sur la base d'un accord tel que défini dans la décision (UE) 2020/1531, selon le cas.
- (11) 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, des certificats et des licences, lorsque la conformité avec les exigences de l'Union n'est pas assurée. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾. La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de ces mesures, compte tenu de leur incidence potentielle sur la sécurité ferroviaire. Il conviendrait que la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque, dans des cas dûment justifiés, des raisons d'urgence impérieuses l'exigent.
- (12) Compte tenu de l'urgence résultant de la fin de la période de transition visée ci-dessus, il convient 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.
- (13) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des mesures provisoires régissant la sécurité et la connectivité du transport ferroviaire eu égard à la fin de la période de transition visée au considérant 1 ci-dessus, ne peut pas être atteint

¹⁴

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).

de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé 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.

- (14) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer à compter du jour suivant la fin de la période de transition,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des dispositions particulières, eu égard à la fin de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, pour certains certificats de sécurité et agréments de sécurité délivrés en vertu de la directive 2004/49/CE et pour certaines licences d'entreprises ferroviaires délivrées en vertu de la directive 2012/34/UE, visés au paragraphe 2.
2. Le présent règlement s'applique aux certificats, agréments et licences suivants, valables au 31 décembre 2020:
 - (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 de l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni via la liaison fixe transmanche;
 - (b) les certificats de sécurité délivrés au titre de l'article 10 de la directive 2004/49/CE aux entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni et utilisant l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni via la liaison fixe transmanche;
 - (c) les 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.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions correspondantes de la directive 2012/34/UE et de la directive (UE) 2016/798 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de ces directives et de la directive 2004/49/CE s'appliquent.

Article 3

Validité des agréments de sécurité, des certificats de sécurité et des licences d'exploitation

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

2. 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. Ils ne sont valables qu'aux fins de rejoindre, au départ du Royaume-Uni, la gare et le terminal frontières visés en annexe du présent règlement ou de quitter, pour se rendre au Royaume-Uni, cette même gare et ce même terminal.
3. 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, lesdites licences ne sont valables que sur le territoire situé entre la gare et le terminal frontières visés à l'annexe du présent règlement et le Royaume-Uni.

Article 4

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

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 2012/34/UE et à la directive (UE) 2016/798 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 la gare et le terminal frontières visés 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, 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 2012/34/UE ou de la directive (UE) 2016/798.
5. Avant de retirer les avantages 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^{er}, 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 utilisant l'infrastructure transfrontalière visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), et appliquées à la dite infrastructure. En outre, l'autorité nationale de sécurité vérifie que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires respectent les exigences de sécurité prévues par le 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, s'il y a lieu, une recommandation à la Commission d'agir conformément au paragraphe 2 du présent article.

L'autorité responsable des licences visée à l'article 4, paragraphe 2, du présent règlement, en lien avec le paragraphe 6 dudit article, 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 de l'infrastructure relevant du champ d'application du présent règlement ou de la partie de ladite infrastructure 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 le respect des exigences énoncées au paragraphe 1, deuxième alinéa.
3. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, l'autorité nationale de sécurité ou l'autorité compétente responsable des licences, visées à l'article 4, paragraphe 2, en lien avec le paragraphe 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 à l'article 4, paragraphe 2, en lien avec le paragraphe 6 selon le cas, 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 Conseil⁽⁷⁾ 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 s'applique à partir du 1^{er} janvier 2021.
3. Le présent règlement cesse de s'appliquer à partir du 1^{er} octobre 2021.

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