



Bruxelles, le 19 août 2020
REV3 – remplace la communication
(REV2) du 28 avril 2020¹

COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

RETRAIT DU ROYAUME-UNI ET REGLES DE L'UE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne et est devenu un «pays tiers»². L'accord de retrait³ prévoit une période de transition prenant fin le 31 décembre 2020. Jusqu'à cette date, le droit de l'Union dans son intégralité s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire⁴.

Au cours de la période de transition, l'Union et le Royaume-Uni vont négocier un accord sur un nouveau partenariat, prévoyant notamment une zone de libre-échange. Toutefois, il n'est pas certain qu'un tel accord sera conclu et entrera en vigueur à la fin de la période de transition. En tout état de cause, un tel accord créerait une relation qui, sur le plan des conditions d'accès au marché, serait très différente de la participation du Royaume-Uni au marché intérieur⁵, à l'union douanière de l'Union et à l'espace TVA et accises.

Dès lors, l'attention de toutes les parties intéressées, et plus particulièrement des opérateurs économiques, est attirée sur la situation juridique qui s'appliquera après la fin de la période de transition (partie A ci-dessous). La présente communication explique également certaines dispositions pertinentes de l'accord de retrait relatives à la séparation (partie B ci-dessous), ainsi que les règles applicables en Irlande du Nord après la fin de la période de transition (partie C ci-dessous).

¹ Les changements ne concernent que la première puce de la partie B de la présente communication.

² Un pays tiers est un pays non membre de l'Union.

³ 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 (ci-après l'«accord de retrait»).

⁴ Sous réserve de certaines exceptions prévues à l'article 127 de l'accord de retrait, dont aucune n'est pertinente dans le contexte de la présente communication.

⁵ En particulier, un accord de libre-échange ne prévoit pas de principes liés au marché intérieur (dans le domaine des marchandises et des services) tels que la reconnaissance mutuelle, le «principe du pays d'origine» et l'harmonisation. Il ne supprime pas non plus les formalités et contrôles douaniers, dont ceux concernant l'origine des marchandises et de leurs éléments constitutifs, ni les interdictions et restrictions d'importation et d'exportation.

Conseils à l'intention des parties prenantes:

Pour faire face aux conséquences exposées dans la présente communication, les parties prenantes sont en particulier invitées à:

- s'établir dans l'UE, si cela est nécessaire pour détenir les licences requises;
- obtenir l'autorisation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou des autorités des États membres⁶;
- obtenir une certification par des organismes notifiés et des organismes désignés établis dans l'UE.

Par ailleurs, les conducteurs de train titulaires d'une licence/d'une attestation délivrée au Royaume-Uni et travaillant dans un État membre devraient prendre les mesures nécessaires afin d'obtenir des documents de certification valables dans l'UE après la fin de la période de transition. Par conséquent, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure de l'Union européenne employant des conducteurs de train sur la base de documents de certification délivrés au Royaume-Uni sont invités à informer ces personnes de la nécessité d'obtenir de nouveaux documents de certification valables dans l'UE après la fin de la période de transition.

Les entreprises ferroviaires qui fournissent des services transfrontaliers entre le Royaume-Uni et l'UE et qui souhaitent poursuivre la fourniture de ces services après la fin de la période de transition devront veiller à ce que les conducteurs travaillant sur les parties de ces services transfrontaliers qui sont situées sur le territoire de l'UE disposent des licences/attestations requises, délivrées dans l'UE.

A. SITUATION JURIDIQUE APPLICABLE APRES LA FIN DE LA PERIODE DE TRANSITION

Après la fin de la période de transition, les règles de l'Union dans le domaine du transport ferroviaire ne s'appliqueront plus au Royaume-Uni⁷. Il en résultera notamment les conséquences suivantes:

1. LICENCES OCTROYEES AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

Conformément au chapitre III de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen⁸, les entreprises ferroviaires ont besoin d'une licence pour fournir des services de transport ferroviaire: elles ont le droit de la demander à l'État membre de l'UE où elles sont établies. La licence est valable sur l'ensemble

⁶ Par exemple, les entreprises ferroviaires qui détiennent un tel certificat et qui souhaitent poursuivre leurs activités dans l'UE après la période de transition devront demander un certificat de sécurité unique à l'Agence ou à un État membre de l'UE (si le domaine d'exploitation est limité à cet État membre) conformément à l'article 10 de la directive (UE) 2016/798.

⁷ En ce qui concerne l'applicabilité du droit de l'Union relatif à certains produits ferroviaires à l'Irlande du Nord, se reporter à la partie C de la présente communication.

⁸ 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).

du territoire de l'Union, à condition que l'entreprise remplisse les obligations établies au chapitre III de la directive 2012/34/UE. Les licences délivrées par le Royaume-Uni ne seront plus valables dans l'UE après la fin de la période de transition. Les entreprises ferroviaires titulaires d'une telle licence et souhaitant poursuivre leurs activités dans l'UE après la fin de la période de transition devront demander une nouvelle licence dans un État membre de l'UE, conformément au chapitre III de la directive 2012/34/UE.

Les entreprises ferroviaires qui fournissent des services transfrontaliers entre le Royaume-Uni et l'UE et qui souhaitent poursuivre ces services après la fin de la période de transition devront respecter les exigences légales en vigueur à la fois dans l'UE et au Royaume-Uni. Ces entreprises devront donc s'assurer qu'elles disposent d'une licence valable dans l'UE pour les parties des services transfrontaliers situées sur le territoire de l'UE. Il résulte de l'article 17, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE que l'établissement dans l'un des États membres de l'UE est une condition préalable pour acquérir une licence de l'UE.

2. SECURITE FERROVIAIRE ET INTEROPERABILITE FERROVIAIRE

Pour l'Union, des dispositions relatives à la sécurité ferroviaire et à l'interopérabilité ferroviaire figurent respectivement dans la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire⁹ et dans la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte)¹⁰. La convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), à laquelle l'Union et les États membres de l'UE dotés d'un système ferroviaire¹¹ sont parties, de même que le Royaume-Uni, contient également des règles en la matière. Cependant, la COTIF ne s'applique pas au trafic limité au réseau de l'UE (c'est-à-dire qui n'est pas en provenance ou à destination d'un pays tiers¹²).

2.1. Sécurité ferroviaire

Conformément à l'article 10 de la directive (UE) 2016/798, pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire de l'Union, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité unique délivré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou par un État membre si le domaine d'exploitation est limité à cet État membre. Les certificats de sécurité délivrés par le Royaume-Uni conformément à l'article 10 ne seront plus valables dans l'UE après la fin de la période de transition.

⁹ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (directive relative à la sécurité ferroviaire) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

¹⁰ JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

¹¹ Malte et Chypre n'ont pas de système ferroviaire.

¹² Article 2 de l'accord entre l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et l'Union européenne relatif à l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_f.pdf).

Conformément à l'article 14, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/798, chaque entité chargée de l'entretien (ECE) des wagons de fret est soumise à une obligation de certification. Les certificats délivrés par le Royaume-Uni ne seront plus valables dans l'UE après la fin de la période de transition¹³. Les ECE titulaires d'un certificat délivré par le Royaume-Uni qui souhaitent poursuivre leurs activités professionnelles dans l'UE devront introduire une demande de certificat dans un État membre de l'UE.

Par ailleurs, après la fin de la période de transition, les ECE pourront demander un certificat conformément au cadre juridique de la COTIF¹⁴.

2.2. Interopérabilité ferroviaire

- Mise sur le marché de produits ferroviaires couverts par la directive (UE) 2016/797: pour ces produits, les spécifications techniques d'interopérabilité de l'Union européenne définissent les procédures d'évaluation de la conformité applicables et établissent si, pour chacune d'entre elles, l'intervention d'une tierce partie (organisme notifié ou organisme désigné) est nécessaire ou non. En ce qui concerne la mise sur le marché de ces produits, la présente communication doit être lue conjointement avec la communication générale aux opérateurs économiques soumis à la législation de l'Union dans le domaine des produits industriels¹⁵, en particulier sa section 2 sur les procédures d'évaluation de la conformité et les organismes notifiés. Les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne énoncées dans la communication générale s'appliquent pleinement aux certificats délivrés par des organismes notifiés (dans le cas des organismes notifiés) ou désignés (dans le cas des organismes désignés) par le Royaume-Uni (ci-après «organismes notifiés/organismes désignés du Royaume-Uni»). Les paragraphes suivants traitent des cas spécifiques concernant la mise sur le marché et l'utilisation des constituants d'interopérabilité, des véhicules et des sous-systèmes ainsi que la mise en service des installations fixes.
- Mise sur le marché et utilisation des constituants d'interopérabilité: conformément à l'article 8 et à l'article 10, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, la mise sur le marché d'un constituant d'interopérabilité peut nécessiter une évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi effectuée par un organisme notifié. Lorsqu'une évaluation par un

¹³ Il en va de même pour les certificats délivrés par des organismes de certification des ECE reconnus par le Royaume-Uni ou accrédités par l'organisme d'accréditation du Royaume-Uni conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 445/2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 (JO L 122 du 11.5.2011, p. 22).

¹⁴ Voir l'article 15, paragraphe 2, de l'appendice G de la COTIF et les règles uniformes définies conformément audit article en ce qui concerne la certification des ECE dans le cadre de la COTIF. Pour ce qui est de l'interaction entre les certificats ECE délivrés au titre de la directive 2004/49/CE et de la COTIF, voir l'article 3a, paragraphe 5, du même appendice.

¹⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_fr.

organisme notifié est nécessaire, les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne énoncées dans la note générale sur les produits industriels mentionnée au paragraphe précédent s'appliquent pleinement.

- Mise en service des installations fixes: conformément à l'article 18 de la directive (UE) 2016/797, la mise en service des installations fixes doit être autorisée par l'autorité nationale de sécurité de l'État membre sur le territoire duquel elles sont situées ou exploitées. Les autorisations de mise en service délivrées conformément à l'article 18 de la directive (UE) 2016/797 après la fin de la période de transition devront être fondées sur des certificats de vérification délivrés par des organismes notifiés/organismes désignés de l'UE.
- Mise sur le marché des véhicules et des sous-systèmes mobiles: conformément à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797, avant d'être utilisé sur un réseau, un véhicule ferroviaire doit faire l'objet d'une autorisation de mise sur le marché délivrée par l'autorité compétente (l'Agence ou l'autorité nationale compétente)¹⁶. Après la fin de la période de transition, une autorisation de mise sur le marché au titre des articles 20, 21 et 24 de la directive (UE) 2016/797 devra être fondée sur un certificat de vérification délivré par un organisme notifié ou un organisme désigné de l'UE.

Après la fin de la période de transition, l'admission à la circulation ou l'utilisation, dans le trafic international au sein de l'Union européenne, de matériels ferroviaires autorisés au Royaume-Uni sera régie par la COTIF, et notamment par ses appendices G¹⁷ et F¹⁸ ¹⁹. Comme expliqué ci-dessus, cela n'inclut pas l'admission à la circulation ou l'utilisation dans le trafic international limité au réseau de l'UE (c'est-à-dire qui n'est pas en provenance ou à destination d'un pays tiers), qui est régie par le droit de l'Union.

¹⁶ En vertu de l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797, «[l]orsque le domaine d'utilisation est limité à un ou à plusieurs réseaux dans un seul État membre, l'autorité nationale de sécurité de cet État membre peut, sous sa propre responsabilité et sur requête du demandeur, délivrer l'autorisation de mise sur le marché du véhicule». Dans tous les autres cas, l'entité délivrant l'autorisation est l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

¹⁷ «Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international». Pour ce qui est de l'interaction entre les autorisations de mise en service de véhicules délivrées conformément à la directive 2008/57/CE et à la COTIF, voir l'article 3a de l'appendice G de la COTIF.

¹⁸ «Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international».

¹⁹ Dans la pratique, les conditions énumérées à l'article 3a, paragraphe 2, de l'appendice G de la COTIF ne sont remplies que pour les wagons interopérables («GE» ou «go everywhere»). L'application du cadre de la COTIF à d'autres véhicules (tels que les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de passagers) ne permet pas, dans la pratique, d'équivalence entre l'admission conformément aux règles uniformes de la COTIF et l'autorisation de mise en service de l'UE.

3. CERTIFICATION DES CONDUCTEURS DE TRAIN

La directive 2007/59/CE²⁰ fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans l'Union. Elle exige en particulier que le conducteur obtienne une licence spécifique et une attestation spécifique. La licence est délivrée par une autorité compétente d'un État membre, tandis que l'attestation est délivrée par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Conformément à l'article 7, une licence délivrée par un État membre est valide sur l'ensemble du territoire de l'Union alors que l'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Les licences délivrées par le Royaume-Uni ne seront plus valables dans l'UE après la fin de la période de transition.

Conformément à l'article 11, paragraphe 2, et à l'article 20 de la directive 2007/59/CE, le candidat à une licence doit confirmer son aptitude physique en réussissant un examen médical réalisé par un médecin accrédité par un organisme d'accréditation de l'UE ou reconnu par un État membre de l'UE.

Les licences délivrées après la fin de la période de transition par un État membre de l'UE ne pourront plus l'être sur la base d'une confirmation fournie par un médecin accrédité par l'organisme d'accréditation britannique ou reconnu par l'autorité nationale britannique. Les licences délivrées par un État membre de l'UE avant la fin de la période de transition sur la base d'une confirmation fournie par un médecin accrédité par l'organisme d'accréditation britannique ou reconnu par l'autorité nationale britannique resteront valables.

Les attestations délivrées par une entreprise ferroviaire établie au Royaume-Uni ne seront plus valables dans l'UE après la fin de la période de transition.

B. DISPOSITIONS PERTINENTES DE L'ACCORD DE RETRAIT RELATIVES A LA SEPARATION

L'article 41, paragraphe 1, de l'accord de retrait dispose qu'une marchandise existante et individuellement identifiable qui a été légalement mise sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition peut continuer à être mise à disposition sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni et circuler entre ces deux marchés jusqu'à ce qu'elle atteigne son utilisateur final.

Il incombe à l'opérateur économique qui invoque cette disposition de prouver, en se fondant sur tout document pertinent, que la marchandise a été mise sur le marché dans l'Union ou au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition²¹.

²⁰ 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).

²¹ Article 42 de l'accord de retrait.

Aux fins de cette disposition, on entend par «mise sur le marché» la première fourniture d'une marchandise destinée à être distribuée, consommée ou utilisée sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit²². On entend par «fourniture d'une marchandise destinée à être distribuée, consommée ou utilisée» «le fait qu'une marchandise existante et individuellement identifiable, après l'étape de fabrication, fait l'objet d'un accord écrit ou verbal entre deux ou plusieurs personnes morales ou physiques pour le transfert de la propriété, de tout autre droit réel ou de la possession concernant la marchandise en question, ou fait l'objet d'une offre à une ou plusieurs personnes morales ou physiques en vue de conclure un tel accord»²³.

L'article 41, paragraphe 1, point b), de l'accord de retrait dispose qu'une marchandise existante et individuellement identifiable qui a été légalement mise sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition peut être mise en service dans l'Union ou au Royaume-Uni.

Dans le secteur ferroviaire, cela signifie concrètement que:

- un constituant d'interopérabilité mis sur le marché avant la fin de la période de transition avec un certificat de conformité ou d'aptitude à l'emploi délivré par un organisme notifié du Royaume-Uni peut être utilisé, pendant la durée de validité du certificat de conformité et/ou d'aptitude à l'emploi, dans des véhicules ou des sous-systèmes;
- les autorisations de mise en service d'installations fixes mises sur le marché avant la fin de la période de transition resteront valables après la fin de la période de transition, même si elles se fondent sur des certificats de vérification délivrés par des organismes notifiés/organismes désignés du Royaume-Uni;
- les autorisations de mise sur le marché de véhicules mis sur le marché avant la fin de la période de transition resteront valables dans leur domaine d'utilisation défini au sein de l'UE après la fin de la période de transition, même si elles se fondent sur des certificats de vérification délivrés par des organismes notifiés/organismes désignés du Royaume-Uni. Il en va de même pour les autorisations de mise sur le marché de sous-systèmes mobiles.

C. REGLES APPLICABLES EN IRLANDE DU NORD APRES LA FIN DE LA PERIODE DE TRANSITION

Après la fin de la période de transition, le protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord (ci-après le «protocole IE/NI») s'appliquera²⁴. Le protocole IE/NI est soumis au consentement périodique de l'Assemblée législative d'Irlande du Nord, le délai initial d'application prenant fin quatre ans après la fin de la période de transition²⁵.

²² Article 40, points a) et b), de l'accord de retrait.

²³ Article 40, point c), de l'accord de retrait.

²⁴ Article 185 de l'accord de retrait.

²⁵ Article 18 du protocole IE/NI.

Le protocole IE/NI rend certaines dispositions du droit de l'Union applicables également au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord. Dans le protocole IE/NI, l'Union et le Royaume-Uni sont en outre convenus que, dans la mesure où les règles de l'Union s'appliquent au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord, l'Irlande du Nord est traitée comme si elle était un État membre²⁶.

Le protocole IE/NI prévoit que la directive (UE) 2016/797 s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord, pour ce qui est des conditions et spécifications techniques pour la mise sur le marché, la mise en service et la libre circulation des produits ferroviaires²⁷.

Cela signifie que les références à l'Union dans la partie A, point 2.2, et dans la partie B de la présente communication doivent s'entendre comme incluant l'Irlande du Nord, tandis que les références au Royaume-Uni doivent s'entendre comme faisant uniquement référence à la Grande-Bretagne.

Concrètement, cela signifie notamment:

- qu'un produit ferroviaire mis sur le marché ou mis en service en Irlande du Nord doit respecter les dispositions de la directive (UE) 2016/797.

Néanmoins, le protocole IE/NI exclut la possibilité que le Royaume-Uni, en ce qui concerne l'Irlande du Nord:

- participe au processus décisionnel et à l'élaboration des décisions de l'Union²⁸;
- engage des procédures d'opposition, de sauvegarde ou d'arbitrage dans la mesure où elles portent sur les réglementations, les normes, les évaluations, les enregistrements, les certificats, les approbations et les autorisations délivrés ou effectués par les États membres de l'UE²⁹;
- joue le rôle de chef de file pour des analyses, des examens et des autorisations³⁰;
- invoque le principe du pays d'origine ou la reconnaissance mutuelle pour des produits mis légalement sur le marché en Irlande du Nord ou pour des certificats délivrés par des organismes établis au Royaume-Uni³¹.

Concrètement, ce dernier point signifie notamment que:

²⁶ Article 7, paragraphe 1, de l'accord de retrait, en liaison avec l'article 13, paragraphe 1, du protocole IE/NI.

²⁷ Article 5, paragraphe 4, du protocole IE/NI et section 28 de l'annexe 2 dudit protocole.

²⁸ Si un échange d'informations ou une concertation sont nécessaires, ils auront lieu au sein du groupe de travail consultatif conjoint institué par l'article 15 du protocole IE/NI.

²⁹ Article 7, paragraphe 3, cinquième alinéa, du protocole IE/NI.

³⁰ Article 13, paragraphe 6, du protocole IE/NI.

³¹ Article 7, paragraphe 3, premier alinéa, du protocole IE/NI.

- les autorisations délivrées après la fin de la période de transition par le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord aux fins de la mise en service d'installations fixes ou de la mise sur le marché de véhicules ne seront pas valables dans l'UE;
- les organismes établis en Irlande du Nord peuvent certifier des produits, mais les certificats délivrés par des organismes notifiés d'Irlande du Nord ne seront valables qu'en Irlande du Nord; Par contre, ces certificats ne seront pas valables dans l'UE³².
- lorsqu'un produit est certifié par un organisme notifié d'Irlande du Nord, l'indication «UK(NI)» doit figurer à côté du marquage CE ou de tout autre marquage de conformité applicable³³. Ce marquage distinctif permet d'identifier les produits qui peuvent être légalement mis sur le marché en Irlande du Nord, mais pas dans l'UE.

Le site web de la Commission sur le transport ferroviaire (https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en) fournit des informations générales concernant les règles relatives au transport ferroviaire dans l'Union. Ces pages seront actualisées s'il y a lieu.

Commission européenne
Direction générale de la mobilité et des transports

³² Article 7, paragraphe 3, quatrième alinéa, du protocole IE/Ni.

³³ Article 7, paragraphe 3, quatrième alinéa, du protocole IE/Ni.