



Bruxelles, le 10 juillet 2018  
Annule et remplace la  
communication du  
27 février 2018

## COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

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

Le Royaume-Uni a notifié le 29 mars 2017 son intention de se retirer de l'Union en vertu de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie qu'à moins qu'un accord de retrait ratifié<sup>1</sup> ne fixe une autre date, l'ensemble du droit primaire et dérivé de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019 à 00 h 00 (HEC) (ci-après la «date de retrait»)<sup>2</sup>. Le Royaume-Uni deviendra alors un «pays tiers»<sup>3</sup>.

Il n'appartient pas seulement à l'UE et aux autorités nationales de préparer le retrait, mais aussi aux personnes et entités privées.

Compte tenu des nombreuses incertitudes, notamment en ce qui concerne le contenu d'un éventuel accord de retrait, l'attention de toutes les parties prenantes est attirée sur les conséquences juridiques dont elles devront tenir compte lorsque le Royaume-Uni deviendra un pays tiers.

Sous réserve des dispositions transitoires pouvant être prévues dans un éventuel accord de retrait, à partir de la date de retrait, les règles de l'UE dans le domaine du transport ferroviaire ne s'appliqueront plus au Royaume-Uni. Il en découle en particulier les conséquences suivantes dans les différents domaines du transport ferroviaire:

#### 1. GESTION ET UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Conformément au chapitre III de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen<sup>4</sup>, 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

---

<sup>1</sup> Des négociations sont en cours avec le Royaume-Uni en vue de conclure un accord de retrait.

<sup>2</sup> Par ailleurs, conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne, le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, peut décider à l'unanimité de repousser la date à laquelle les traités cesseront d'être applicables.

<sup>3</sup> Un pays tiers est un pays non membre de l'UE.

<sup>4</sup> 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. À compter de la date de retrait, les licences délivrées par le Royaume-Uni ne seront plus valables dans l'UE-27. Les entreprises ferroviaires titulaires d'une telle licence et souhaitant poursuivre leurs activités dans l'UE-27 au-delà de la date de retrait devront demander une nouvelle licence dans un État membre de l'UE-27, conformément au chapitre III de la directive 2012/34/UE.

Les entreprises ferroviaires qui fournissent des services transfrontaliers entre le Royaume-Uni et les 27 États membres de l'UE et qui souhaitent poursuivre ces services au-delà de la date de retrait devront respecter les exigences légales en vigueur à la fois dans l'UE-27 et au Royaume-Uni. Ces entreprises devront donc s'assurer qu'elles disposent d'une licence valable dans l'UE-27 pour les parties des services transfrontaliers situées sur le territoire de l'UE-27. 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-27 est une condition préalable pour acquérir une licence de l'UE-27.

## 2. SECURITE FERROVIAIRE

Conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires<sup>5</sup>, pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire de l'Union, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité délivré par un État membre. À compter de la date de retrait, les certificats de sécurité délivrés par le Royaume-Uni conformément à l'article 10 ne seront plus valables dans l'UE-27. Les entreprises ferroviaires titulaires d'un tel certificat et souhaitant poursuivre leurs activités dans l'UE-27 au-delà de la date de retrait devront demander un nouveau certificat dans un État membre de l'UE-27<sup>6</sup>, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

Conformément à l'article 14 *bis*, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE, chaque entité chargée de l'entretien (ECE) des wagons de fret est soumise à une obligation de certification. À compter de la date de retrait, les certificats délivrés par le Royaume-Uni ne seront plus valables dans l'UE-27<sup>7</sup>. Les ECE titulaires d'un certificat délivré par le Royaume-Uni qui souhaitent poursuivre leurs activités professionnelles dans l'Union européenne devront introduire une demande de certificat dans un État membre de l'UE-27.

---

<sup>5</sup> Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

<sup>6</sup> Plus précisément, elles auront besoin d'un certificat de sécurité partie A délivré par un État membre de l'UE-27 en vue d'exercer leurs activités dans l'Union et de certificats de sécurité partie B de chacun des États membres dans lesquels elles souhaitent exercer leurs activités.

<sup>7</sup> 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).

Par ailleurs, à compter de la date de retrait, les ECE pourront demander un certificat conformément au cadre juridique de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), à laquelle les 26 États membres de l'UE dotés d'un système ferroviaire<sup>8</sup> sont parties<sup>9</sup>.

### 3. INTEROPERABILITE FERROVIAIRE<sup>10</sup>

- Mise sur le marché de produits ferroviaires couverts par la directive 2008/57/CE: 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 industriels<sup>11</sup>, 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 ainsi que la mise en service des véhicules et des sous-systèmes.
- Mise sur le marché et utilisation des constituants d'interopérabilité: conformément à l'article 10 et à l'article 13, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté<sup>12</sup>, 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 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.

---

<sup>8</sup> Malte et Chypre n'ont pas de système ferroviaire.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Les principes exposés dans cette section s'appliqueront également dans le cadre de la 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 (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44) lorsque les dispositions pertinentes deviendront applicables dans chacun des États membres de l'UE.

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods\\_fr](https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_fr).

<sup>12</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

Un constituant d'interopérabilité mis sur le marché avant la date de retrait 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 sous-systèmes ou des véhicules dont la mise en service a été autorisée avant la date de retrait.

- Mise en service des véhicules et des sous-systèmes: en vertu de l'article 21 de la directive 2008/57/CE, avant d'être utilisé sur un réseau, un véhicule ferroviaire doit faire l'objet d'une autorisation de mise en service délivrée par l'autorité nationale de sécurité compétente pour ce réseau conformément aux dispositions de ladite directive. Les autorisations de mise en service de véhicules délivrées dans l'EU-27 conformément à l'article 21 de la directive 2008/57/CE avant la date de retrait resteront valables après cette date, même si elles ont été délivrées sur la base de certificats de vérification délivrés par des organismes notifiés/organismes désignés du Royaume-Uni. Il en va de même pour les autorisations de mise en service des sous-systèmes délivrées conformément aux articles 15 et 20 de la directive 2008/57/CE. À compter de la date de retrait, toutefois, une autorisation de mise en service au titre des articles 15, 20 et 21 de la directive 2008/57/CE devra être fondée sur un certificat de vérification délivré par un organisme notifié ou un organisme désigné de l'UE-27.

À compter de la date de retrait, 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 G<sup>13</sup> et F<sup>14</sup>.

#### **4. CERTIFICATION DES CONDUCTEURS DE TRAIN**

- La directive 2007/59/CE<sup>15</sup> 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. À compter de la date de retrait, les licences et les attestations pour conducteurs de train délivrées au Royaume-Uni ne seront plus valables dans l'UE-27.

---

<sup>13</sup> «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.

<sup>14</sup> «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».

<sup>15</sup> 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).

- Les conducteurs de train titulaires d'une licence/d'une attestation délivrée au Royaume-Uni et travaillant dans un autre État membre devraient prendre les mesures nécessaires afin d'obtenir des documents de certification valables dans l'UE-27 à compter de la date de retrait. 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-27 à compter de la date de retrait.
- Les entreprises ferroviaires qui fournissent des services transfrontaliers entre le Royaume-Uni et l'UE-27 et qui souhaitent poursuivre la fourniture de ces services au-delà de la date de retrait devront veiller à ce que les conducteurs travaillant sur les parties de ces services transfrontaliers qui sont situées sur le territoire de l'UE-27 disposent des licences/attestations requises, délivrées dans l'UE-27.

Le site web de la Commission sur le transport ferroviaire ([https://ec.europa.eu/transport/modes/rail\\_en](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