



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 23 décembre 2020
(OR. en)**

**2020/0362 (COD)
LEX 2048**

**PE-CONS 65/1/20
REV 1**

**UK 122
PREP-BXT 61
TRANS 598
CODEC 1328**

**RÈGLEMENT
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
RELATIF À DES RÈGLES COMMUNES GARANTISSANT
UNE CONNECTIVITÉ DE BASE DU TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
APRÈS LA FIN DE LA PÉRIODE DE TRANSITION PRÉVUE DANS 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**

RÈGLEMENT (UE) 2020/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 décembre 2020

**relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport routier
de marchandises et de passagers après la fin de la période de transition prévue
dans 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**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

après consultation du Comité économique et social européen,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire¹,

¹ Position du Parlement européen du 18 décembre 2020 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 décembre 2020.

considérant ce qui suit:

- (1) 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 "accord de retrait") a été conclu par l'Union par la voie de 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 de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé "Royaume-Uni") et sur son territoire conformément à l'article 127 de l'accord de retrait, se termine le 31 décembre 2020. Le 25 février 2020, le Conseil a adopté la décision (UE, Euratom) 2020/266 du Conseil³ autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni en vue d'un nouvel accord de partenariat. Comme le laissent entendre les directives de négociation, l'autorisation couvre notamment les éléments nécessaires pour aborder de manière exhaustive la question des relations avec le Royaume-Uni dans le domaine du transport routier après la fin de la période de transition. Toutefois, il n'est pas certain qu'un accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant leurs relations futures dans le domaine du transport routier de marchandises et de passagers sera entré en vigueur à la fin de cette période.

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 Décision (EU, Euratom) 2020/266 du Conseil du 25 février 2020 autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vue d'un nouvel accord de partenariat (JO L 58 du 27.2.2020, p. 53).

- (2) À la fin de la période de transition et en l'absence de dispositions particulières, l'ensemble des droits et obligations découlant du droit de l'Union en matière d'accès au marché, tels qu'établis par les règlements (CE) n° 1072/2009¹ et (CE) n° 1073/2009² du Parlement européen et du Conseil, prendront fin en ce qui concerne les relations entre le Royaume-Uni et l'Union et ses États membres.
- (3) En pareil cas, le transport international de marchandises et de passagers par route entre l'Union et le Royaume-Uni serait gravement perturbé.
- (4) Gibraltar n'est pas inclus dans le champ d'application territorial du présent règlement et toute référence au Royaume-Uni dans ce texte n'inclut pas Gibraltar.
- (5) Le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) constitue la seule autre base juridique susceptible de régir le transport de marchandises par route entre l'Union et le Royaume-Uni. Toutefois, en raison du nombre limité d'autorisations actuellement disponibles dans le cadre du système de la CEMT et de son champ d'application restreint en ce qui concerne les types d'opérations de transport routier couverts, le système n'est actuellement pas adapté pour répondre pleinement aux besoins de transport de marchandises par route de l'Union et du Royaume-Uni.

¹ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

² Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

- (6) Des perturbations graves sont également attendues, y compris en ce qui concerne l'ordre public, dans le contexte des services de transport routier de passagers. L'accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus¹ (ci-après dénommé "accord Interbus") constitue la seule base juridique pouvant régir le transport de passagers par autocar et autobus entre l'Union et le Royaume-Uni à la fin de la période de transition. Le 1^{er} janvier 2021, le Royaume-Uni deviendra partie contractante en son nom propre à l'accord Interbus. Cependant, l'accord Interbus ne couvre que les services occasionnels et ne permet dès lors pas de remédier aux perturbations liées aux services internationaux de transport par autocar et autobus entre le Royaume-Uni et l'Union qui résulteront de la fin de la période de transition. Un protocole à l'accord Interbus concernant le transport international régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus a été négocié et le Royaume-Uni devrait le ratifier dès que possible. Cependant, il n'est pas prévu que ce protocole entre en vigueur à temps pour pouvoir apporter une solution viable pour la période qui suivra immédiatement la fin de la période de transition. Par conséquent, les instruments existants ne répondent pas aux besoins de services réguliers et réguliers spéciaux de transport de passagers par autobus et autocar entre l'Union et le Royaume-Uni.
- (7) Afin d'éviter de graves perturbations et tout risque de trouble à l'ordre public, il y a donc lieu d'instaurer un ensemble de mesures temporaires pour permettre aux transporteurs routiers de marchandises et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus titulaires d'une licence au Royaume-Uni d'assurer le transport de marchandises et de passagers entre le Royaume-Uni et l'Union, ou du territoire du Royaume-Uni vers le territoire du Royaume-Uni avec transit par un ou plusieurs États membres. Afin de garantir un équilibre adéquat entre le Royaume-Uni et l'Union, les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi de droits équivalents et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.

¹ JO L 321 du 26.11.2002, p. 13.

- (8) Le droit d'effectuer des opérations de transport sur le territoire d'un État membre et entre des États membres est une réalisation fondamentale du marché intérieur et, suivant la fin de la période transition et en l'absence de toute disposition contraire spécifique, ce droit ne devrait plus être accordé aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni. Cependant, immédiatement après la période de transition et en l'absence d'un futur accord régissant le transport de marchandises par route entre l'Union et le Royaume-Uni, des perturbations des flux de trafic entraînant des menaces pour l'ordre public sont probables, en particulier aux points de passage frontaliers qui sont peu nombreux et où des contrôles supplémentaires des véhicules et de leur chargement doivent être effectués. Les encombrements aux points de passage frontaliers avec le Royaume-Uni ont déjà augmenté avant la fin de la période de transition. La crise liée à la pandémie de COVID-19 a également eu des effets négatifs sur le transport routier, avec une augmentation des transports à vide, ce qui représente une tendance qui pourrait être exacerbée en l'absence de souplesse permettant aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni d'effectuer, même de manière très limitée, des opérations dans l'Union pendant une période strictement limitée. De telles perturbations pourraient entraîner des situations ayant une incidence néfaste sur les chaînes d'approvisionnement d'importance critique qui sont considérées comme nécessaires pour gérer la pandémie actuelle de COVID-19. Afin de réduire la portée de ces perturbations, les transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni devraient être temporairement autorisés à effectuer un nombre limité d'opérations supplémentaires sur le territoire de l'Union dans le cadre d'opérations entre le Royaume-Uni et l'Union. Leurs véhicules n'auraient alors pas besoin de revenir immédiatement au Royaume-Uni et il y aurait moins de chance qu'ils soient vides lors du retour au Royaume-Uni, ce qui réduirait le nombre total de véhicules et ainsi la pression aux points de passage frontaliers. Le droit d'effectuer de telles opérations supplémentaires devrait être proportionné, ne devrait pas accorder le même niveau de droits que celui dont jouissent les transporteurs routiers de marchandises de l'Union en vertu des règles du marché intérieur et devrait être progressivement supprimé.

- (9) Les services transfrontaliers de transport par autocar et autobus entre l'Irlande et l'Irlande du Nord sont particulièrement importants pour les populations des régions frontalières, afin de garantir une connectivité de base entre les communautés, notamment dans le cadre de la zone de voyage commune. C'est pourquoi il convient de continuer à autoriser les exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni à prendre en charge et à déposer des passagers dans les régions frontalières de l'Irlande, dans le cadre des services internationaux de transport de passagers par autocar et autobus entre l'Irlande et l'Irlande du Nord.
- (10) Afin de refléter le caractère temporaire des mesures prévues par le présent règlement, sans pour autant créer de précédent, il convient que leur application soit limitée à une courte période. En ce qui concerne le transport de marchandises par route, cette courte période est destinée à ce que d'éventuelles dispositions liées à la mise en place d'une connectivité de base dans le cadre du système CEMT puissent être prises, et est sans préjudice de l'entrée en vigueur d'un futur accord régissant le transport de marchandises par route entre l'Union et le Royaume-Uni et des futures règles de l'Union en matière de transport. En ce qui concerne le transport de passagers par autocar et autobus, cette courte période est destinée à ce que le protocole à l'accord Interbus concernant le transport international régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus puisse entrer en vigueur et s'appliquer au Royaume-Uni, soit par une ratification du protocole par le Royaume-Uni, soit par l'adhésion du Royaume-Uni au protocole, et est sans préjudice d'un éventuel futur accord en la matière entre l'Union et le Royaume-Uni.

- (11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des mesures provisoires régissant le transport routier de marchandises et de passagers entre l'Union et le Royaume-Uni en cas d'absence d'accord régissant leur relation future dans le domaine du transport routier 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 ses dimensions 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 énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (12) Compte tenu de l'urgence résultant de la fin de la période de transition, 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.

- (13) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer à compter du jour suivant la fin de la période de transition établie par l'accord de retrait, à moins qu'un accord régissant le transport routier conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur ou, selon le cas, ne soit appliqué à titre provisoire à cette date. Le présent règlement devrait s'appliquer jusqu'au jour précédant l'entrée en vigueur ou jusqu'au jour précédant l'application provisoire d'un accord international régissant le transport routier pour les deux parties. À l'exception des dispositions spécifiques applicables dans la région frontalière de l'Irlande au cours de services internationaux réguliers et réguliers spéciaux entre l'Irlande et l'Irlande du Nord, le droit d'effectuer des services réguliers et réguliers spéciaux de transport par autocar et autobus devrait cesser de s'appliquer à la date d'entrée en vigueur, pour l'Union et pour le Royaume-Uni, du protocole à l'accord Interbus concernant le transport international régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus. En tout état de cause, le présent règlement devrait cesser d'être applicable le 30 juin 2021.
- (14) Lorsque cela est nécessaire pour répondre aux besoins du marché, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, afin de rétablir l'équilibre entre les droits octroyés par l'Union aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni ainsi qu'aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni et les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union, y compris lorsque les droits accordés par le Royaume-Uni sont accordés sur la base de l'État membre d'origine ou ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs et exploitants de l'Union, et de remédier aux cas de concurrence déloyale au détriment des transporteurs routiers de l'Union et des exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union.

- (15) Ces actes délégués devraient respecter le principe de proportionnalité, et leurs dispositions devraient donc être en adéquation avec les problèmes découlant de l'absence de droits équivalents ou de conditions de concurrence déloyales. La suspension de l'application du présent règlement ne devrait être envisagée par la Commission que dans les cas les plus graves, lorsqu'aucun droit équivalent n'est octroyé par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union ou aux exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union, lorsque les droits accordés sont minimaux ou lorsque les conditions de concurrence applicables aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni diffèrent tellement de celles qui s'appliquent aux transporteurs et exploitants de l'Union que la prestation des services en question par ces derniers n'est pas économiquement viable pour eux.
- (16) Lorsqu'elle adopte les actes délégués, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués. La Commission devrait veiller à ce que l'adoption de tels actes délégués n'affecte pas de manière indue le bon fonctionnement du marché intérieur.

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (17) Afin de garantir que les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union, qui sont équivalents à ceux octroyés au titre du présent règlement aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni, soient également accessibles à tous les transporteurs et exploitants de l'Union, le champ d'application des règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009 devrait être temporairement étendu. Ces règlements couvrent déjà la partie du trajet effectuée entre un État membre et un pays tiers sur le territoire de tout État membre traversé en transit. Il est toutefois nécessaire de veiller, en pareil cas, à ce que le règlement (CE) n° 1072/2009 s'applique également à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement et à ce que le règlement (CE) n° 1073/2009 s'applique à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de prise en charge ou de dépose de passagers. Une telle extension du champ d'application vise à garantir que les transporteurs et exploitants de l'Union puissent effectuer des opérations de transport tiers au départ ou à destination du Royaume-Uni ainsi que des arrêts supplémentaires dans leurs activités de transport de passagers,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement établit des mesures temporaires applicables au transport de marchandises par route et à la fourniture de services réguliers et réguliers spéciaux de transport de passagers par autocar et autobus entre l'Union et le Royaume-Uni, à partir de la fin de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "véhicule":
 - a) dans le cadre du transport de marchandises, un véhicule à moteur immatriculé au Royaume-Uni, ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé au Royaume-Uni, utilisés exclusivement pour le transport de marchandises, appartenant à l'entreprise, ayant été acheté par elle à crédit ou ayant été loué à condition que, dans ce dernier cas, il remplisse les conditions énoncées par la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil¹;
 - b) dans le cadre du transport de passagers, un autocar ou un autobus;

¹ Directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (JO L 33 du 4.2.2006, p. 82).

- 2) "transport autorisé de marchandises":
- a) les déplacements en charge d'un véhicule, du territoire de l'Union vers le territoire du Royaume-Uni ou inversement, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
 - b) à la suite de déplacements en charge du territoire du Royaume-Uni au territoire de l'Union, tels que visés au point a) du présent point, l'exécution, dans un délai de sept jours après le déchargement sur le territoire de l'Union, d'un maximum de deux opérations supplémentaires de chargement et de déchargement sur le territoire de l'Union pendant une période de deux mois à compter du premier jour d'application du présent règlement tel que visé à l'article 12, paragraphe 2, premier alinéa, et d'une opération dans les sept jours suivant le déchargement sur le territoire de l'Union, pendant les trois mois suivants;
 - c) les déplacements en charge d'un véhicule, du territoire du Royaume-Uni vers le territoire du Royaume-Uni, avec transit par le territoire de l'Union;
 - d) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a) et c);
- 3) "transport autorisé de passagers par autocar et autobus":
- a) les déplacements d'un autocar ou d'un autobus pour assurer le transport de passagers du territoire de l'Union vers le territoire du Royaume-Uni ou inversement, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

- b) les déplacements d'un autocar ou d'un autobus pour assurer le transport de passagers du territoire du Royaume-Uni vers le territoire du Royaume-Uni, avec transit par le territoire de l'Union;
 - c) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a) et b);
 - d) la prise en charge et la dépose de passagers dans la région frontalière de l'Irlande dans le cadre de services internationaux réguliers et réguliers spéciaux entre l'Irlande et l'Irlande du Nord;
- 4) "région frontalière de l'Irlande", les comtés d'Irlande limitrophes de la frontière terrestre entre l'Irlande et l'Irlande du Nord;
- 5) "transporteur routier de marchandises de l'Union", une entreprise qui exerce des activités de transport de marchandises par route et qui est titulaire d'une licence communautaire valide délivrée en vertu de l'article 4 du règlement (CE) n° 1072/2009;
- 6) "transporteur routier de marchandises du Royaume-Uni", une entreprise établie au Royaume-Uni, autorisée à réaliser le transport de marchandises par route et titulaire d'une licence valide délivrée aux fins du transport international, pour le transport autorisé de marchandises;

- 7) "licence britannique", lorsqu'elle est octroyée à un transporteur routier de marchandises du Royaume-Uni, une licence délivrée par le Royaume-Uni aux fins du transport international, pour le transport autorisé de marchandises; et, lorsqu'elle est octroyée à un exploitant de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni, une licence délivrée par le Royaume-Uni aux fins du transport international, pour le transport autorisé de passagers par autocar et autobus;
- 8) "autocar ou autobus", un véhicule immatriculé au Royaume-Uni, qui est apte, d'après le type de construction et l'équipement, à transporter plus de neuf passagers, conducteur compris, et destiné à cet effet;
- 9) "services réguliers", les services qui assurent le transport de passagers selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les passagers pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés;
- 10) "services réguliers spéciaux", les services réguliers qui, quel que soit l'organisateur des transports, assurent le transport de catégories déterminées de passagers, à l'exclusion d'autres passagers;
- 11) "exploitant de services de transport par autocar et autobus de l'Union", une entreprise qui exerce des activités de transport de passagers par autocar et autobus et qui est titulaire d'une licence communautaire valide délivrée en vertu de l'article 4 du règlement (CE) n° 1073/2009;
- 12) "exploitant de services de transport par autocars et autobus du Royaume-Uni", une entreprise établie au Royaume-Uni, autorisée à réaliser le transport de passagers par autocar et autobus et titulaire d'une licence valide délivrée aux fins du transport international, pour le transport autorisé de passagers par autocar et autobus;

- 13) "transporteur ou exploitant", un transporteur routier de marchandises ou un exploitant de services de transport par autocar et autobus;
- 14) "droit de la concurrence", tout droit qui couvre le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport de marchandises par route ou les services de transport par autocar et autobus:
- a) un comportement consistant en:
 - i) des accords conclus entre transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocar et autobus, respectivement, des décisions prises par des associations de transporteurs routiers de marchandises ou d'exploitants de services de transport par autocar et autobus et des pratiques concertées ayant pour objet ou effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence;
 - ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocar et autobus;
 - iii) des mesures adoptées ou maintenues en vigueur par le Royaume-Uni concernant des entreprises publiques et des entreprises auxquelles le Royaume-Uni accorde des droits spéciaux ou exclusifs et qui sont contraires au point i) ou ii);
 - b) des concentrations entre transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocar et autobus, respectivement, qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;

- 15) "subvention", toute contribution financière accordée à un transporteur ou à un exploitant par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public, à quelque niveau que ce soit, conférant un avantage, et notamment:
- a) le transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise et la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
 - b) ce qui précède ou le non-recouvrement des recettes normalement exigibles;
 - c) la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, ou l'achat de biens ou de services;
 - d) des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs des fonctions visées aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics.

Aucun avantage n'est réputé conféré par une contribution financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public lorsqu'un opérateur privé uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, verse la même contribution financière;

- 16) "autorité indépendante de la concurrence", une autorité qui est chargée de l'application et de l'exécution du droit de la concurrence ainsi que du contrôle des subventions et qui remplit toutes les conditions suivantes:
- a) l'autorité est indépendante sur le plan opérationnel et est dotée des ressources adéquates nécessaires à l'accomplissement de ses tâches;
 - b) dans l'exercice de ses fonctions et de ses compétences, l'autorité dispose des garanties nécessaires d'indépendance à l'égard de toute influence politique ou d'autres influences externes et elle agit avec impartialité;
 - c) les décisions de l'autorité sont soumises à un contrôle juridictionnel;
- 17) "discrimination", tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne les livraisons de biens et les prestations de services, y compris les services publics, employés pour l'exploitation de services de transport de marchandises par route ou de services de transport par autocar et autobus, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services;
- 18) "territoire de l'Union", le territoire des États membres auquel le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent, dans les conditions qui y sont fixées.

Article 3

Droits de transport autorisé de marchandises

1. Les transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions énoncées dans le présent règlement, effectuer le transport autorisé de marchandises.
2. Les types de transport autorisé de marchandises suivants peuvent être réalisés par des personnes physiques ou morales établies au Royaume-Uni, sans qu'une licence britannique ne soit exigée:
 - a) transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel;
 - b) transports de véhicules endommagés ou en panne;
 - c) transports de marchandises par véhicule automobile dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
 - d) transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles;
 - e) transports de marchandises, à condition:
 - i) que les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou aient été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;

- ii) que le transport serve à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise ou à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise soit, pour ses propres besoins, à l'extérieur de l'entreprise;
- iii) que les véhicules automobiles utilisés pour ce transport soient conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle;
- iv) que les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou aient été achetés par elle à crédit ou aient été loués, sous réserve que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions énoncées dans la directive 2006/1/CE; et que
- v) ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

Article 4

Droits d'effectuer des services réguliers et réguliers spéciaux de transport par autocar et autobus

1. Les exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions fixées dans le présent règlement, effectuer le transport autorisé de passagers par autocar et autobus lorsqu'il s'agit de services réguliers et réguliers spéciaux.
2. Les exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni sont en possession d'une autorisation délivrée avant la date d'application du présent règlement conformément aux articles 6 à 11 du règlement (CE) n° 1073/2009 pour effectuer des services réguliers et réguliers spéciaux de transport autorisé par autocar et autobus pour compte d'autrui.

3. Les autorisations qui restent valables en vertu du paragraphe 2 du présent article peuvent continuer à être utilisées aux fins précisées au paragraphe 1 du présent article lorsqu'elles ont été renouvelées dans les mêmes conditions ou qu'elles n'ont été modifiées qu'en ce qui concerne les arrêts, tarifs ou horaires, sous réserve des règles et procédures prévues aux articles 6 à 11 du règlement (CE) n° 1073/2009, pour une durée de validité ne dépassant pas le 30 juin 2021.
4. Le transport autorisé de passagers par autocar et autobus peut être effectué à des fins non lucratives et non commerciales par des personnes physiques ou morales établies au Royaume-Uni sans qu'une licence ne soit exigée lorsque:
 - a) l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale, et que
 - b) les véhicules utilisés sont la propriété de cette personne physique ou morale, ou ont été achetés à tempérament par elle, ou ont fait l'objet d'un contrat de location à long terme, et sont conduits par un membre du personnel de cette personne physique ou morale, par la personne physique elle-même, ou par du personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci en vertu d'une obligation contractuelle.

Ces transports sont libérés de tout régime d'autorisation au sein de l'Union à condition que la personne qui exerce l'activité soit en possession d'une autorisation nationale délivrée conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1073/2009, avant le premier jour d'application du présent règlement tel qu'il est visé à l'article 12, paragraphe 2, premier alinéa, du présent règlement.

5. La circonstance que le transport est interrompu par un trajet effectué selon un autre mode de transport ou donne lieu à un changement de véhicule n'affecte pas l'application du présent règlement.

Article 5

Accords ou arrangements bilatéraux

Les États membres ne négocient ni ne concluent d'accords ou d'arrangements bilatéraux avec le Royaume-Uni sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement.

Sans préjudice des arrangements multilatéraux existants, les États membres n'octroient pas non plus d'autres droits que ceux déjà accordés par le présent règlement aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni ou aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni.

Article 6

Règles sociales et techniques

Dans le cadre du transport autorisé de marchandises ou de passagers par autocar et autobus effectué conformément au présent règlement, il convient d'observer les règles suivantes:

- a) en ce qui concerne les travailleurs mobiles et les conducteurs indépendants, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil¹;

¹ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

- b) en ce qui concerne certaines dispositions de la législation sociale relatives au transport routier, les exigences énoncées dans le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil¹;
- c) en ce qui concerne les tachygraphes dans les transports routiers, les exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil²;
- d) en ce qui concerne la qualification initiale et la formation continue des conducteurs, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil³;
- e) en ce qui concerne les dimensions maximales et les poids maximaux autorisés de certains véhicules routiers, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 96/53/CE du Conseil⁴;

¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

² Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

³ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

⁴ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

- f) en ce qui concerne l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 92/6/CEE du Conseil¹;
- g) en ce qui concerne le port obligatoire de la ceinture de sécurité et l'installation requise d'un dispositif de retenue pour enfants dans les véhicules, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil²;
- h) en ce qui concerne le détachement des travailleurs salariés, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil³;
- i) en ce qui concerne les droits des passagers, les exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil⁴.

¹ Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).

² Directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules (JO L 373 du 31.12.1991, p. 26).

³ Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du 21.1.1997, p. 1).

⁴ Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

Article 7
Équivalence des droits

1. La Commission contrôle les droits octroyés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union ainsi que les conditions de leur exercice.

2. Si la Commission considère que les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union ou aux exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union ne sont pas, de jure ou de facto, équivalents à ceux accordés aux transporteurs ou aux exploitants du Royaume-Uni au titre du présent règlement, ou que ces droits ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs routiers de marchandises de l'Union ou à tous les exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union, elle adopte, sans tarder et pour rétablir l'équivalence, des actes délégués conformément à l'article 11, afin de:
 - a) suspendre l'application de l'article 3 ou de l'article 4, paragraphes 1 à 4, lorsque des droits équivalents ne sont pas accordés aux transporteurs ou aux exploitants de l'Union ou lorsque les droits accordés sont minimaux;
 - b) limiter la capacité ou le nombre de trajets autorisés des transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni ou des exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni, voire les deux; ou
 - c) adopter des restrictions d'exploitation liées aux types de véhicules ou aux conditions de circulation.

Article 8
Concurrence loyale

1. La Commission contrôle les conditions dans lesquelles les transporteurs et exploitants de l'Union entrent en concurrence avec les transporteurs et exploitants du Royaume-Uni pour la fourniture de services de transport de marchandises par route et de services de transport par autocar et autobus relevant du présent règlement.

2. Lorsque la Commission considère que, du fait de l'une des situations mentionnées au paragraphe 3 du présent article, les conditions visées au paragraphe 1 du présent article sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs et les exploitants du Royaume-Uni, la Commission adopte, sans tarder et pour remédier à cette situation, des actes délégués conformément à l'article 11, afin de:
 - a) suspendre l'application de l'article 3 ou de l'article 4, paragraphes 1 à 4, lorsque les conditions de concurrence applicables aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni diffèrent tellement de celles qui s'appliquent aux transporteurs et exploitants de l'Union que la prestation de services par ces derniers n'est pas économiquement viable pour eux;
 - b) limiter la capacité ou le nombre de trajets autorisés des transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni ou des exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni, voire les deux; ou
 - c) adopter des restrictions d'exploitation liées aux types de véhicules ou aux conditions de circulation.

3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 sont adoptés dans les conditions précisées audit paragraphe afin qu'il soit remédié aux situations suivantes:
- a) l'octroi de subventions par le Royaume-Uni;
 - b) l'absence de mise en place ou d'application effective d'une législation en matière de concurrence par le Royaume-Uni;
 - c) l'absence d'établissement ou de maintien d'une autorité indépendante de la concurrence par le Royaume-Uni;
 - d) l'application par le Royaume-Uni de normes de protection des travailleurs, de sûreté, de sécurité ou de protection de l'environnement moins strictes que celles prévues par le droit de l'Union ou, en l'absence de dispositions pertinentes dans le droit de l'Union, moins strictes que celles appliquées par tous les États membres ou, en tout état de cause, moins strictes que les normes internationales pertinentes;
 - e) l'application par le Royaume-Uni de normes relatives à l'octroi de licences britanniques aux transporteurs routiers de marchandises ou aux exploitants de services de transport par autocar et autobus moins strictes que celles prévues dans le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil¹;

¹ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

- f) l'application par le Royaume-Uni de normes relatives à la qualification et à la formation des chauffeurs professionnels moins strictes que celles prévues dans la directive 2003/59/CE;
 - g) l'application par le Royaume-Uni de dispositions en matière de tarification routière et de taxation qui s'écartent des règles prévues par la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹; et
 - h) toute forme de discrimination envers les transporteurs et exploitants de l'Union.
4. Aux fins du paragraphe 1, la Commission peut demander des informations aux autorités compétentes du Royaume-Uni ou aux transporteurs et exploitants du Royaume-Uni. Si ces autorités ou transporteurs et exploitants ne fournissent pas les informations demandées dans le délai raisonnable fixé par la Commission ou fournissent des informations incomplètes, la Commission peut agir conformément au paragraphe 2.

Article 9

Extension des règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009

1. Dans le cadre du transport de marchandises entre le territoire de l'Union et le territoire du Royaume-Uni effectué par un transporteur routier de marchandises de l'Union en vertu de droits octroyés par le Royaume-Uni, prévus à l'article 7 du présent règlement, qui sont équivalents à ceux octroyés au titre du présent règlement, le règlement (CE) n° 1072/2009 s'applique à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement.

¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

2. Dans le cadre du transport de passagers entre le territoire de l'Union et le territoire du Royaume-Uni effectué par un exploitant de services de transport par autocar et autobus de l'Union en vertu de droits octroyés par le Royaume-Uni, prévus à l'article 7 du présent règlement, qui sont équivalents à ceux octroyés au titre du présent règlement, le règlement (CE) n° 1073/2009 s'applique à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de prise en charge ou de dépose.

Article 10

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, sur demande et sans retard indu, à la Commission toute information obtenue conformément au paragraphe 1 du présent article ou toute autre information pertinente aux fins de l'application des articles 7 et 8.

Article 11

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 2, est conféré à la Commission jusqu'au 30 juin 2021.

2. Avant l'adoption d'un acte délégué au titre de l'article 7, paragraphe 2, ou de l'article 8, paragraphe 2, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
3. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

Article 12

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. Le présent règlement s'applique à partir du jour suivant celui où le droit de l'Union cesse d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire, conformément aux articles 126 et 127 de l'accord de retrait.

Toutefois, il n'est pas applicable si un accord international régissant le transport routier, conclu entre l'Union et le Royaume-Uni, est entré en vigueur ou, selon le cas, est appliqué à titre provisoire à cette date.

3. Le présent règlement s'applique jusqu'au jour précédant l'entrée en vigueur ou, selon le cas, jusqu'au jour précédant l'application provisoire d'un accord international régissant le transport routier, conclu entre l'Union et le Royaume-Uni.

À l'exception du transport de passagers par autocar et autobus visé à l'article 2, point 3) d), les dispositions du présent règlement relatives au transport de passagers par autocar et autobus cessent d'être applicables à la date d'entrée en vigueur, pour l'Union et pour le Royaume-Uni, du protocole à l'accord Interbus concernant le transport international régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus.

4. En tout état de cause, le présent règlement cesse d'être applicable au plus tard le 30 juin 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