

RÈGLEMENT (UE) 2019/501 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport routier de marchandises et de passagers eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Royaume-Uni a notifié le 29 mars 2017 son intention de se retirer de l'Union en application de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Les traités cesseront d'être applicables au Royaume-Uni à partir de la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou, à défaut, deux ans après cette notification, à savoir à partir du 30 mars 2019, sauf si le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, décide à l'unanimité de proroger ce délai.
- (2) Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, en ce qui concerne les relations avec les 27 États membres restants et en l'absence de dispositions particulières, mettrait fin à 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° 1072/2009 ⁽³⁾ et (CE) n° 1073/2009 ⁽⁴⁾ du Parlement européen et du Conseil.
- (3) 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 après la date du retrait. 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.
- (4) 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 autocars et autobus titulaires d'une licence au Royaume-Uni d'assurer le transport de marchandises et de passagers entre le territoire de ce dernier et les 27 États membres restants 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 les États membres restants, les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi de droits équivalents et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.
- (5) 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.

⁽¹⁾ Avis du 20 février 2019 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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) Le droit d'effectuer des opérations de transport sur le territoire d'un État membre ou entre des États membres est une réalisation fondamentale du marché intérieur et, à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union et en l'absence de toute disposition contraire spécifique, ce droit ne devrait plus être accordé aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni qui ne sont pas établis dans l'Union. Cependant, il convient d'envisager des mesures temporaires de suppression progressive de ce droit afin de permettre aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni d'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. Immédiatement après le retrait du Royaume-Uni de l'Union sans un accord de retrait, ces mesures devraient contribuer à prévenir les perturbations des flux de trafic, que l'on peut attendre de contrôles supplémentaires des véhicules et de leur chargement, et les menaces pour l'ordre public qui en découlent. Elles devraient contribuer à alléger, plus particulièrement, la pression sur les points de passage frontaliers qui sont peu nombreux et où de telles perturbations sont les plus probables, car les véhicules n'ont pas besoin de revenir immédiatement. Il convient que ces mesures soient proportionnées, qu'elles n'accordent pas 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 qu'elles soient progressivement supprimées par le présent règlement.
- (7) En l'absence de dispositions particulières, le retrait du Royaume-Uni de l'Union entraînerait également de graves perturbations, y compris en matière d'ordre public, des services de transport de passagers. L'accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus ^(⁹) (ci-après dénommé «accord Interbus») constitue la seule base juridique qui régit le transport de passagers par autocars et autobus entre l'Union et le Royaume-Uni après la date du retrait. Le 1^{er} avril 2019, le Royaume-Uni deviendra partie contractante en son nom propre à l'accord Interbus. Cependant, cet accord ne couvre que les services occasionnels et ne permet dès lors pas de remédier aux perturbations qui découleraient du retrait, étant donné le nombre élevé de personnes qui continueraient de chercher à voyager entre l'Union et le Royaume-Uni. Un protocole à l'accord Interbus portant sur les services réguliers de transport de passagers a été négocié entre ses parties contractantes, mais il ne devrait pas entrer en vigueur à temps pour pouvoir apporter une solution viable à la situation actuelle pour la période qui suivra immédiatement le retrait du Royaume-Uni. Par conséquent, pour les services réguliers et réguliers spécialisés de transport de passagers par autocars et autobus, les instruments existants ne répondent pas aux besoins du transport de passagers par route entre l'Union et le Royaume-Uni. Pour éviter que le retrait n'entraîne une perturbation majeure qui pourrait mettre en péril l'ordre public, il est dès lors approprié de permettre aux transporteurs du Royaume-Uni de transporter des passagers du Royaume-Uni vers l'Union et inversement, à condition que le Royaume-Uni accorde des droits au moins équivalents aux transporteurs de l'Union. Ces droits octroyés en vertu du présent règlement devraient être limités à une courte période, de manière à ce que le protocole à l'accord Interbus relatif aux services réguliers puisse entrer en vigueur et que le Royaume-Uni puisse y adhérer.

Les services transfrontaliers de transport par autocars 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. La prise en charge et la dépose de passagers dans des régions situées de part et d'autre de la frontière assure la viabilité de ces services. C'est pourquoi il convient de continuer à autoriser les exploitants de services de transport par autocars 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 de transports internationaux de passagers par autocars et autobus entre l'Irlande et l'Irlande du Nord. Ces droits devraient être octroyés pour une période limitée (jusqu'au 30 septembre 2019) pour que des solutions de remplacement puissent être mises en place.

- (8) Afin de refléter le caractère temporaire des mesures prévues par le présent règlement, sans pour autant créer de précédent, il convient que leur mise en œuvre soit limitée à une courte période. En ce qui concerne les transports de marchandises par route, la limitation dans le temps est prévue afin 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 sans préjudice de la négociation et de l'entrée en vigueur éventuelles d'un futur accord couvrant 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 autocars et autobus, la limitation dans le temps est prévue pour que le protocole à l'accord Interbus relatif aux services réguliers puisse entrer en vigueur et que le Royaume-Uni puisse y adhérer, et sans préjudice d'un éventuel futur accord en la matière entre l'Union et le Royaume-Uni.
- (9) Conformément au principe de proportionnalité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (10) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer à compter du jour suivant celui auquel les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date. En tout état de cause, le présent règlement devrait cesser d'être

⁽⁹⁾ JO L 321 du 26.11.2002, p. 13.

applicable le 31 décembre 2019. Après cette date, l'Union cessera dès lors d'exercer la compétence prévue par le présent règlement. Sans préjudice d'autres mesures de l'Union et sous réserve du respect de ces mesures, les États membres exerceront alors à nouveau cette compétence, conformément à l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Les compétences respectives de l'Union et des États membres en ce qui concerne la conclusion d'accords internationaux dans le domaine du transport routier doivent être définies conformément aux traités et en tenant compte de la législation pertinente de l'Union.

- (11) 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 autocars 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 autocars 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 autocars et autobus de l'Union.
- (12) Les 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 autocars 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 autocars 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.
- (13) 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»⁽⁶⁾. 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. Il convient de veiller à ce que de tels actes délégués n'affectent pas de manière indue le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (14) 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 autocars 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 autocars 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, dans un tel 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 spécialisés de transport de passagers par autocars et autobus entre l'Union et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé «Royaume-Uni»), après le retrait de celui-ci de l'Union.

⁽⁶⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «véhicule»: 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 Conseil ⁽⁷⁾; dans le cadre du transport de passagers, un autocar ou un autobus;
- 2) «transport autorisé de marchandises»:
 - a) un déplacement 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 à partir du territoire du Royaume-Uni couverts par le 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 quatre mois à compter du premier jour d'application visé à l'article 12, deuxième 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 autocars 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 spécialisés entre l'Irlande et l'Irlande du Nord, jusqu'au 30 septembre 2019;
- 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 par le Royaume-Uni;
- 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; lorsqu'elle est octroyée à un exploitant de services de transport par autocars et autobus du Royaume-Uni, une licence délivrée par le Royaume-Uni aux fins du transport international, pour le transport autorisé de passagers par autocars 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 spécialisés»: 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;

⁽⁷⁾ 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).

- 11) «exploitant de services de transport par autocars et autobus de l'Union»: une entreprise qui exerce des activités de transport de passagers par autocars et autobus et qui est titulaire d'une licence communautaire valide délivrée en vertu 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 autocars et autobus et titulaire d'une licence valide délivrée par le Royaume-Uni;
- 13) «transporteur ou exploitant»: un transporteur routier de marchandises ou un exploitant de services de transport par autocars 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 autocars et autobus:
 - a) un comportement consistant en:
 - i) des accords conclus entre transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocars et autobus, respectivement, des décisions prises par des associations de transporteurs routiers de marchandises ou d'exploitants de services de transport par autocars 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 autocars 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); et
 - b) des concentrations entre transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocars 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; ou
 - 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 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 agit avec impartialité; et
 - 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 autocars 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 fixées 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, au sens de l'article 2, point 7), 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, sous réserve que
 - i) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou ont été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;
 - ii) le transport sert à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit à l'extérieur de l'entreprise pour ses propres besoins;
 - iii) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport sont conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle;
 - iv) les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou ont été achetés par elle à crédit ou ont été loués, sous réserve que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions énoncées dans la directive n° 2006/1/CE; et
 - 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 spécialisés de transport par autocars et autobus**

1. Les exploitants de services de transport par autocars et autobus du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions fixées dans le présent règlement, effectuer le transport autorisé de passagers par autocars et autobus lorsqu'il s'agit de services réguliers et réguliers spécialisés.
2. Les exploitants de services de transport par autocars et autobus du Royaume-Uni doivent être 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 spécialisés de transport autorisé par autocars 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 ont été modifiées en ce qui concerne les arrêts, les tarifs ou les 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 31 décembre 2019.
4. Le transport autorisé de passagers par autocars 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 britannique, au sens de l'article 2, point 7), soit exigée lorsque:
 - a) l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale, et
 - 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 avant la date d'application du présent règlement conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1073/2009.

5. Un changement de véhicule ou la circonstance que le transport est interrompu par un trajet effectué selon un autre mode de transport 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 au cours de la période au cours de laquelle le présent règlement est applicable. Au cours de cette période, sans préjudice des arrangements multilatéraux existants ils n'octroient pas 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 autocars et autobus du Royaume-Uni.

Article 6

Règles sociales et techniques

Dans le cadre du transport autorisé de marchandises ou de passagers par autocars ou 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 établies par les États membres, conformément à la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾;
- 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 Conseil ⁽⁹⁾;
- 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 Conseil ⁽¹⁰⁾;
- d) en ce qui concerne la qualification initiale et la formation continue des conducteurs, les exigences énoncées dans la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾;
- e) en ce qui concerne les dimensions maximales et les poids maximaux autorisés de certains véhicules routiers, les exigences établies par les États membres conformément à la directive 96/53/CE du Conseil ⁽¹²⁾;
- f) en ce qui concerne l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, les exigences établies par les États membres conformément à la directive 92/6/CEE du Conseil ⁽¹³⁾;
- 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 établies par les États membres conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil ⁽¹⁴⁾;
- h) en ce qui concerne le détachement des travailleurs salariés, les exigences établies par les États membres conformément à la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾;
- i) en ce qui concerne les droits des passagers, le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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 du Conseil 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).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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 autocars 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 autocars 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 aux exploitants de services de transport par autocars et autobus de l'Union, la Commission adopte sans tarder, et afin de rétablir l'équivalence, des actes délégués conformément à l'article 11, afin de:
 - a) suspendre l'application de l'article 3, paragraphes 1 et 2, ou de l'article 4, paragraphes 1 à 4, du présent règlement 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 autocars 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 autocars et autobus couverts par le présent règlement.
2. Lorsqu'elle considère que, du fait de l'une des situations visées 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, paragraphes 1 et 2, 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 autocars 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 autocars 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 visées audit paragraphe afin de remédier 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 de mise en place 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 aux transporteurs routiers de marchandises ou aux exploitants de services de transport par autocars et autobus moins strictes que celles prévues dans le règlement (CE) n° 1071/2009 ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁷⁾ 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 d'une tarification routière et de règles fiscales par le Royaume-Uni qui s'écartent des règles prévues par la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁸⁾; et
 - h) toute forme de discrimination à l'égard des 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 elles 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 sur la base de droits octroyés par le Royaume-Uni, tels que visés 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.
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 autocars et autobus de l'Union sur la base de droits octroyés par le Royaume-Uni, tels que visés 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 31 décembre 2019.
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

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

Il s'applique à partir du jour suivant celui où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni, conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Toutefois, le présent règlement n'est pas applicable si un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne est entré en vigueur à cette date.

Le présent règlement cesse d'être applicable le 31 décembre 2019.

⁽¹⁸⁾ 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).

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

Fait à Strasbourg, le 25 mars 2019.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

G. CIAMBA
